



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ANEK LINES ΚΑΙ ΜΙΝΟΑΝ
LINES**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ : ΠΑΣΑΠΟΡΤΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ Α.Μ. 14087

ΠΡΙΜΗΚΗΡΗ ΙΩΑΝΝΑ Α.Μ. 14055

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΜΠΡΙΝΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει επηρεάσει αρκετούς τομείς σε μεγάλο βαθμό. Η ελληνική οικονομία έχει ως βασικό τομέα στήριξης τη ναυτιλία και συγκεκριμένα την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία εμφάνισε τα τελευταία χρόνια ραγδαία πτώση στους οικονομικούς της δείκτες.

Η παρούσα μελέτη έχει σκοπό να αναλύσει και να συγκρίνει την οικονομική θέση των δύο μεγάλων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών του κλάδου της ακτοπλοΐας, Anek lines και Minoan lines, την πενταετία 2008-2012. Η συγκεκριμένη χρονική περίοδος επιλέχθηκε για την ανάλυση επειδή αποτέλεσε περίοδο έναρξης της ύφεσης της ελληνικής οικονομίας. Η χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιρειών θα γίνει με την βοήθεια βασικών αριθμοδεικτών, που αποτελούνται από στοιχεία αντλούμενα από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των δύο εταιρειών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	6
1.1 Θεωρητική Προσέγγιση.....	6
1.2 Χρησιμότητα.....	9
1.3 Βασικές Κατηγορίες Αριθμοδεικτών.....	10
1.3.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας (Liquidity ratios).....	10
1.3.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας (Profitability ratios).....	13
1.3.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity ratios).....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Ο ΚΛΑΔΟΣ.....	21
2.1 Εισαγωγή.....	21
2.2 Επισκόπηση Αγοράς της Ακτοπλοΐας.....	22
2.3 Προβλήματα στην Ακτοπλοΐα.....	25
2.4 Ανάλυση της Ζήτησης.....	26
2.5 Κίνηση Επιβατών.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	31
3.1 Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.....	31
3.1.1 Ιστορική Αναδρομή.....	31
3.1.2 Ο Στόλος και τα Δρομολόγια.....	33
3.1.3 Ο Όμιλος της ANEK.....	35
3.1.4 Εταιρική Διακυβέρνηση.....	37
3.2 Minoan Lines A.N.E.....	39

3.2.1 Ιστορική Αναδρομή.....	39
3.2.2 Εταιρική Διακυβέρνηση.....	40
3.2.3 Ο Στόλος και τα Δρομολόγια.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ Α.Ν.Ε.Κ ΚΑΙ ΜΙΝΟΑΝ LINES.....	43
4.1 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Α.Ν.Ε.Κ.....	43
4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	43
4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας.....	45
4.1.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	50
4.2 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Minoan Lines.....	54
4.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας.....	54
4.2.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας.....	56
4.2.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ.....	65
5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	65
5.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας.....	66
5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	72

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα μελέτη θα ασχοληθούμε με την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των δύο μεγάλων εταιρειών Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε.(Minoan Lines) και Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK Lines).Οι δύο εταιρείες ανήκουν στον κλάδο της επιβατηγούς ναυτιλίας - ακτοπλοΐας.

Βασικός σκοπός της εργασίας αυτής είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών μεγεθών των δύο εταιρειών με τη χρήση βασικών αριθμοδεικτών. Ουσιαστικά, η μελέτη αυτή στοχεύει με την παραπάνω ανάλυση, στην οικονομική σύγκριση των θέσεων των δύο εταιρειών σε επίπεδο κλάδου, τη διάρκεια της πενταετίας 2008 – 2012. Η πενταετία αυτή αποτέλεσε μεγάλη περίοδο κρίσης για την Ελλάδα και η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην έχει επηρεαστεί εφόσον αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους παράγοντες στήριξης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.

Παρακάτω αναφέρουμε επιγραμματικά το περιεχόμενο του κάθε κεφαλαίου. Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει μια θεωρητική προσέγγιση για την ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων και τους αριθμοδείκτες με τις βασικές κατηγορίες τους. Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύεται ο κλάδος της ακτοπλοΐας και η αναλύεται η εξέλιξη αγοράς της ακτοπλοΐας. Στο τρίτο κεφάλαιο, θα παρουσιάσουμε το προφίλ της κάθε εταιρείας. Στη συνέχεια, στο τέταρτο κεφάλαιο θα γίνει η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, δηλαδή, ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών με τα στοιχεία από τους ισολογισμούς και τις οικονομικές καταστάσεις των Minoan και ANEK.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, συγκρίνουμε τα αποτελέσματα του παραπάνω υπολογισμού. Έπειτα, στο έκτο κεφάλαιο παραθέτουμε τα συμπεράσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης που προηγήθηκε.

Τέλος, κρίνεται απαραίτητο να γίνει αναφορά της βιβλιογραφίας από όπου αντλήθηκαν οι πληροφορίες της μελέτης, καθώς και τα παραρτημάτων που περιλαμβάνουν τους ισολογισμούς και τις οικονομικές καταστάσεις των δύο εταιρειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Ανάλυση βασικών οικονομικών καταστάσεων είναι η διερεύνηση των στοιχείων του ισολογισμού και της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης, καθώς και πολλών συμπληρωματικών πινάκων οικονομικών καταστάσεων.

1.1 Θεωρητική Προσέγγιση

Η χρηματοοικονομική ανάλυση των επιχειρήσεων καθιστά ένα τρόπο παρακολούθησης της οικονομικής πορείας τους που ενδιαφέρει όχι μόνο το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης αλλά και το εξωτερικό περιβάλλον της.

Σκοπός της ανάλυσης χρηματοοικονομικών καταστάσεων είναι η διευκόλυνση στη λήψη αποφάσεων ώστε να υπάρξει αποτελεσματική κατανομή των οικονομικών πόρων σε μια οικονομική μονάδα. Η ανάλυση αυτή δεν ελκύει την προσοχή μόνο του επιχειρηματία, ο οποίος πρέπει να γνωρίζει την πορεία της επιχείρησης, τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία της, ώστε να προσέξει που πρέπει να δώσει μεγαλύτερη έμφαση. Η διοίκηση, οι εργαζόμενοι, οι επενδυτές, οι μέτοχοι, οι πιστωτές, οι πελάτες είναι κάποιες από τις ομάδες ενδιαφέροντος της πορείας της επιχείρησης οι οποίες επηρεάζονται οικονομικά.

Για την χρηματοοικονομική μελέτη ή ανάλυση, ο αναλυτής μπορεί να χρησιμοποιήσει τις οικονομικές πληροφορίες από διάφορες πηγές. Οι κυριότερες κατηγορίες αυτών των πηγών είναι:

- Εκθέσεις λογιστικών ελέγχων, αποφάσεις διοικήσεων, ετήσιες εκθέσεις αναλυτών και ορκωτών ελεγκτών
- Χρηματοοικονομικές καταστάσεις, ετήσιες οικονομικές εκθέσεις, ενοποιημένα χρηματοοικονομικά στοιχεία, προϋπολογισμοί, επενδυτικά προγράμματα

- Μη χρηματοοικονομικές πληροφορίες, όπως στατιστικά στοιχεία, ανάλυση ζήτησης και προσφοράς του κλάδου, και άλλα γενικότερα στοιχεία που αφορούν το οικονομικό περιβάλλον της εταιρείας

Για την ενημέρωση των μετόχων και των επενδυτών αλλά και του κοινού, η εταιρεία δημοσιεύει για κάθε έτος αυτά τα συγκεντρωτικά οικονομικά στοιχεία ή αλλιώς λογιστικές καταστάσεις και πληροφορίες χρήσης καθώς επίσης και την ετήσια οικονομική έκθεση. Αντικειμενικός σκοπός της ανάλυσης λογιστικών καταστάσεων (financial statements analysis) είναι η αποτύπωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας, όπως αναφέρεται και παραπάνω. Η ανάλυση λογιστικών καταστάσεων με τη χρησιμοποίηση διάφορων εργαλείων, όπως δείκτες και πίνακες κίνησης κεφαλαίου, επιδιώκει τη μελέτη ορισμένων βασικών μεταβλητών μιας επιχείρησης μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται:

- Η αποδοτικότητα
- Η ρευστότητα
- Η δανειακή επιβάρυνση
- Το περιθώριο κέρδους
- Η κυκλοφοριακή ταχύτητα
- Η αποτελεσματικότητα στη διαχείριση αποθεμάτων και των πιστώσεων
- Η χρηματοοικονομική διάρθρωση

Η ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων των επιχειρήσεων χωρίζεται σε δύο κατηγορίες ανάλυσης. Η πρώτη είναι ανάλογα με την θέση εκείνου που διενεργεί την ανάλυση, δηλαδή του αναλυτή και η δεύτερη είναι ανάλογα με τα στάδια διενέργειας της ανάλυσης.

Η πρώτη κατηγορία που είναι ανάλογα με την θέση του αναλυτή χωρίζεται και εκείνη σε δύο υποκατηγορίες. Αυτές είναι:

- Σε εσωτερική ανάλυση
- Σε εξωτερική ανάλυση

Η εσωτερική ανάλυση είναι η ανάλυση που πραγματοποιείται από άτομα που βρίσκονται εντός της επιχείρησης. Τέτοια άτομα είναι οι υπάλληλοι και οι ελεγκτές οι οποίοι έχουν πρόσβαση στα βιβλία και τα λογιστικά έγγραφα της επιχείρησης. Υπάρχουν πλήρη στοιχεία και πλήθος πληροφοριών στη διάθεση των υπαλλήλων και των ελεγκτών έτσι ώστε να μπορούν να σχηματίσουν ορθή εικόνα για την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης.

Η εξωτερική ανάλυση αντιθέτως είναι όταν η ανάλυση γίνεται από άτομα που βρίσκονται εκτός της επιχείρησης. Οι τράπεζες, οι οικονομολόγοι και γενικά τρίτοι αποτελούν την ομάδα ατόμων που βρίσκονται εκτός της επιχείρησης. Τα άτομα αυτά συλλέγουν τα στοιχεία τους από τις δημοσιευμένες λογιστικές καταστάσεις και από διάφορες άλλες πηγές, όπως άρθρα του οικονομικού τύπου, πληροφορίες από χρηματιστηριακούς τύπους κ.τ.λ.

Η δεύτερη κατηγορία ανάλυσης των λογιστικών καταστάσεων, ανάλογα με τα στάδια διενέργειας της ανάλυσης αποτελείται παρομοίως δύο υποκατηγορίες, οι οποίες είναι:

- Η τυπική ανάλυση
- Η ουσιαστική ανάλυση

Τυπική ανάλυση είναι όταν ελέγχεται αν εφαρμόζονται οι σωστές αρχές για την σύνταξη του ισολογισμού, δηλαδή υπάρχει σαφήνεια, ειλικρίνεια και ομοιομορφία.

Ουσιαστική ανάλυση είναι αυτή που γίνεται με την χρήση των αριθμοδεικτών.

Η χρήση των πιο σημαντικών αριθμοδεικτών συνιστά ένα χρήσιμο εργαλείο επιλογής και παρακολούθησης των διαφόρων εταιρειών, σε συνδυασμό πάντα με επιπρόσθετα εργαλεία ανάλυσης, καθώς αυτοί εκφράζουν σχέσεις που παρουσιάζουν οικονομικό ενδιαφέρον και οδηγούν σε συγκεκριμένα συμπεράσματα. Οι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες παρέχουν ενδείξεις για την πορεία μιας εταιρείας, καθώς και για την αποτελεσματικότητα των πολιτικών που ακολουθούνται από τη διοίκησή της. Έτσι, μπορούμε να πληροφορηθούμε σε γενικές γραμμές για τη ρευστότητα, τη δραστηριότητα, την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα σε σχέση με τη διάρθρωση των κεφαλαίων μιας επιχείρησης.

Ένα εργαλείο, λοιπόν, για να επιτευχθεί αυτή η ανάλυση είναι οι αριθμοδείκτες, που βοηθούν στην ερμηνεία των οικονομικών στοιχείων των επιχειρήσεων.

Γενικά ως αριθμοδείκτης (financial ratio) ορίζεται το πηλίκο ενός κλάσματος που αποτελείται από αριθμητικές τιμές που αντλήθηκαν από τις οικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης, με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής κατάστασης που βρίσκεται η οικονομική μονάδα. Ονομάζεται και χρηματοοικονομικός δείκτης (accounting ratio) που εμφανίζεται με την μορφή ποσοστού.

Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τον υπολογισμό των αριθμοδεικτών ελκύουν τους άμεσα ενδιαφερόμενους, όπως είναι οι μέτοχοι, οι πελάτες, οι εργαζόμενοι, οι επενδυτές, κ.α., για να πληροφορηθούν για την οικονομική κατάσταση (θέση) των επιχειρήσεων. Ένας ακόμα σκοπός του υπολογισμού των αριθμοδεικτών είναι για να υπάρχει μια πρόβλεψη για την μελλοντική εικόνα της επιχείρησης και για τυχόν νέες επενδυτικές κινήσεις.

1.2 Χρησιμότητα Αριθμοδεικτών

Οι αριθμοδείκτες επομένως είναι χρήσιμοι γιατί είναι ένας μοναδικός τρόπος για να παρέχει στην επιχείρηση:

- Διαχρονική ανάλυση: επιτρέπει τη σύγκριση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του σήμερα με τα αντίστοιχα που υπήρξαν παλαιότερα και ακόμα προβλέπει την εικόνα που θα παρουσιάσει στον μέλλον.
- Διαστρωματική ανάλυση: επιτρέπει τη σύγκριση χρηματοοικονομικών στοιχείων μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων.

Οι αριθμοδείκτες ταξινομούνται σε κατηγορίες ανάλογα με τα αποτελέσματα που αφορούν. Καλύπτουν διάφορους τομείς της οικονομικής κατάστασης και δραστηριότητας της επιχείρησης.

1.3 Βασικές Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

1.3.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας (Liquidity ratios)

Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης της επιχείρησης, όσο και της ικανότητας της να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Τα κυριότερα είδη αριθμοδεικτών ρευστότητας είναι ο αριθμοδείκτης γενικής ή έμμεσης ρευστότητας, αριθμοδείκτης ειδικής ή άμεσης ρευστότητας, αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας, αριθμοδείκτης αμυντικού χρονικού διαστήματος. Μια οικονομική μονάδα για να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε καλή οικονομική κατάσταση θα πρέπει να ακολουθήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί η οικονομική μονάδα είναι :

- Να μπορεί να ανταποκρίνεται στις καθημερινές απαιτήσεις των βραχυπρόθεσμων δανειστών της και να είναι σε θέση να τηρεί τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της.
- Να μπορεί να εξοφλεί τους απαιτούμενους τόκους και μερίσματα των μετοχών της.
- Να εκτελεί τις καθημερινές εργασίες και να μπορεί να εκμεταλλεύεται τις τυχόν ευκαιρίες που παρουσιάζονται.

Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας (Current ratio)

Ονομάζεται και δείκτης έμμεσης ρευστότητας. Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την ποσοτική σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων σε σχέση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Δηλαδή, δείχνει την ικανότητα της οικονομικής μονάδας να ανταποκρίνεται σε καθημερινή βάση στις υποχρεώσεις της χωρίς να προσφεύγει σε δανεισμό.

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Το πηλίκο του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας θα πρέπει να είναι μέγιστο του 1 και συγκεκριμένα μεταξύ 2 και 2,5 τα οποία είναι τα επιθυμητά όρια του δείκτη. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο μεγαλύτερη η βραχυπρόθεσμη ρευστότητα για να ανταπεξέλθει σε έκτακτους κινδύνους. Όσο πιο προβλέψιμες είναι οι εισροές χρημάτων μιας επιχείρησης τόσο είναι γενικότερα αποδεκτός ένας πιο χαμηλός δείκτης, αν και αυτό είναι συνάρτηση κυρίως του κλάδου στον οποίο ανήκει η επιχείρηση.

Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας (Quick ratio)

Λέγεται και αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας. Δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να ρευστοποιεί άμεσα ρευστοποιημένα στοιχεία, για να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χωρίς να προσφύγει στα αποθέματα της. Τα αποθέματα αφαιρούνται γιατί παρουσιάζουν τη μικρότερη ρευστότητα μεταξύ των κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων και γιατί από την ρευστοποίηση τους μπορεί να προκύψει ζημιά για την οικονομική μονάδα.

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας

$$= \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Θεωρείται ικανοποιητικός όταν είναι μεγαλύτερος ή ίσος με την μονάδα. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο καλύτερη ρευστότητα έχει η οικονομική μονάδα. Εάν είναι μικρότερος της μονάδας, τότε δείχνει ότι η επιχείρηση δεν είναι σε θέση να καλύψει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της με τα υπάρχοντα ρευστοποιημένα στοιχεία της. Επομένως, η επιχείρηση εξαρτάται από τις μελλοντικές πωλήσεις ώστε να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα.

Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας (Acid-test ratio)

Εκφράζει την ικανότητα μιας επιχείρησης να είναι σε θέση να εξοφλεί τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα μετρητά που διαθέτει.

Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

$$= \frac{\text{Διαθέσιμο Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις – Προκαταβολές}}$$

Ο δείκτης πρέπει να είναι συνήθως μικρότερος της μονάδας για να είναι αποτελεσματικός και εξαρτάται και από τον κλάδο της επιχείρησης.

Αριθμοδείκτης αμυντικού χρονικού διαστήματος (Defensive-interval ratio)

Ο δείκτης του αμυντικού χρονικού διαστήματος βασίζεται στα αμέσως ρευστοποιημένα στοιχεία μιας επιχείρησης που αποτελούν ανά πάσα στιγμή τη βασική πηγή ρευστών για την ικανοποίηση των τρεχουσών και προβλεπόμενων ημερήσιων αναγκών σε μετρητά.

Αριθμοδείκτης Αμυντικού Χρονικού Διαστήματος

$$= \frac{\text{Διαθέσιμα + Απαιτήσεις}}{\text{Προβλεπόμενες ημερήσιες λειτουργικές δαπάνες}}$$

Εξαρτάται κυρίως από τις καθημερινές ανάγκες και τον τρόπο λειτουργίας κάθε επιχείρησης.

1.3.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας (Profitability ratios)

Η χρησιμοποίηση τους αποσκοπεί στο να υπολογίζεται η αποδοτικότητα μιας επιχείρησης, στην αποδοτικότητα των κερδών και επίσης πόσο ικανή είναι στη διοίκηση της. Η δημιουργία κερδών είναι μια από τις ικανότητες της επιχείρησης σε βαθμό που αυτά να ικανοποιούν τους μετόχους, πιστωτές, διοίκηση και τους εργαζόμενους. Στην κατηγορία αυτή των αριθμοδεικτών ανήκει ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, ο αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους, ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού, ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων, ο αριθμοδείκτης οικονομικής μόχλευσης.

Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους (Net profit margin)

Λέγεται και αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους. Δείχνει το κέρδος από τις λειτουργικές δραστηριότητες, δηλαδή το ποσοστό του καθαρού κέρδους που πετυχαίνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις της. Θεωρείται ένας από τους σπουδαιότερους αριθμοδείκτες για την πρόβλεψη των μελλοντικών κερδών, σύμφωνα με τους αναλυτές.

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

Η τιμή του αριθμοδείκτη όσο πιο μεγάλη είναι τόσο πιο κερδοφόρα είναι η επιχείρηση.

Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους (Gross profit margin)

Ονομάζεται και αριθμοδείκτης μικτού κέρδους. Ο δείκτης αφορά τη λειτουργική αποδοτικότητα της επιχείρησης. Εκφράζει πόσο επικερδής είναι η οικονομική μονάδα, ώστε το ποσοστό μικτού κέρδους να επαρκεί για να

καλύψει τα οργανικά και ανόργανα έξοδα και παράλληλα να υπάρξει ικανοποιητικό κέρδος (καθαρό).

$$\text{Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους} \\ = \frac{\text{Μικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

Η επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη όταν ο δείκτης αυτός είναι μεγάλος. Ένας υψηλός δείκτης μεικτού κέρδους δείχνει την ικανότητα της διοίκησης μιας επιχείρησης να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πωλεί σε υψηλές τιμές.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού (Return on total assets)

Ο αριθμοδείκτης αυτός εκτιμάει την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της. Ακόμα ο δείκτης φανερώνει την ικανότητά της να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύσει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση, “ανταμείβοντάς” τα ανάλογα.

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού} \\ = \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

Όσο υψηλότερη είναι η τιμή του δείκτη τόσο πιο ελκυστική είναι η μετοχή, γιατί οι επενδυτές θα θελήσουν να αποκτήσουν μεγαλύτερο μέρος.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (Return on net worth)

Τα ίδια κεφάλαια είναι αυτά που αφορούν τους κοινούς μετόχους. Ο δείκτης απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει την ένδειξη σε ποιο βαθμό πραγματοποιήθηκε ο στόχος της για ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα. Με άλλα λόγια, μετρά την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Αποτελεί τον βασικό δείκτη τον οποίο η διοίκηση μιας εταιρείας σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος τείνει να προβάλλει με τον πιο επιφανή τρόπο στον ετήσιο απολογισμό χρήσης.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

$$= \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

Ο υψηλός δείκτης σημαίνει ότι η επιχείρηση ευημερεί και αυτό μπορεί να οφείλεται στις ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες, στην διοίκηση της, στην ορθή χρησιμοποίηση των κεφαλαίων της.

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης (Financial leverage ratio)

Με τον δείκτη της οικονομικής μόχλευσης βλέπουμε το ποσοστό της μεταβολής των καθαρών λειτουργικών κερδών προς διάθεση στους μετόχους από την μεταβολή των καθαρών κερδών προ φόρων και χρηματοοικονομικών εξόδων. Δηλαδή με τον εν λόγω δείκτη παρατηρούμε την επίδραση που ασκεί η χρησιμοποίηση των δανειακών κεφαλαίων στην αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας.

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

$$= \frac{\text{Αποδοτικότητα ενεργητικού}}{\text{Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων}}$$

Όταν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας σημαίνει ότι τα κεφάλαια των μετόχων χρησιμοποιούνται σωστά και είναι επωφελή για την οικονομική μονάδα. Εάν είναι μικρότερος της μονάδας η επίδραση των ξένων κεφαλαίων είναι αρνητική στα κέρδη της οικονομικής μονάδας. Τέλος, εάν είναι ίσο με τη μονάδα σημαίνει ότι δεν έχουν καμία επίδραση στα κέρδη της οικονομικής μονάδας.

1.3.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity ratios)

Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας δείχνουν πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιεί μια επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία και παρακολουθείται η παραγωγικότητα της. Τα είδη των δεικτών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας εισπράξεως απαιτήσεων, ο αριθμοδείκτης ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων, ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων και ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων (Receivables turnover ratio)

Εκφράζει το χρονικό διάστημα που η οικονομική μονάδα περιμένει να εισπράξει τις απαιτήσεις της, δηλαδή το χρονικό διάστημα που έμειναν ανείσπρακτες οι απαιτήσεις ή το χρονικό διάστημα που η απαίτηση θα μετατραπεί σε μετρητά.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

Εάν ο δείκτης είναι μεγάλος, τότε η είσπραξη των απαιτήσεων θα γίνει σε μικρό χρονικό διάστημα, οπότε και υπάρχει μικρότερη πιθανότητα ζημιών από τους επισφαλείς πελάτες. Αντίθετα, αν είναι μικρός ο δείκτης, αυτό σημαίνει ότι η οικονομική μονάδα θα προσφύγει σε δανεισμό βραχυπρόθεσμα, για να μπορεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων (Trade creditors to purchases ratio)

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει πόσο το κόστος πωληθέντων μπορεί να καλύψει της βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων

$$= \frac{\text{Κόστος πωληθέντων}}{\text{Μέσος όρος βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων}}$$

Από το αποτέλεσμα του δείκτη φαίνεται η πολιτική που ακολουθεί η επιχείρηση ως προς τη χρηματοδότηση των αγορών της. Γενικά, εάν η κυκλοφορία ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων είναι μεγαλύτερη από την κυκλοφορία ταχύτητας εξόφλησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, τότε η επιχείρηση είναι σε θετική θέση. Αυτό σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις εξοφλούνται με πιο αργό ρυθμό από ότι εισπράττονται οι απαιτήσεις.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων (Inventories turnover ratio)

Σημαντικός δείκτης για την αξιολόγηση των αποθεμάτων ως προς την ρευστότητα και την αποδοτικότητα της οικονομικής μονάδας είναι ο δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας των αποθεμάτων.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων} = \frac{\text{Κόστος πωληθέντων}}{\text{Μέσος απόθεμα προϊόντων}}$$

Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του αριθμοδείκτη αυτού τόσο πιο αποτελεσματικά λειτουργεί η οικονομική μονάδα. Αντιθέτως όσο χαμηλότερη είναι η τιμή του τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα η οικονομική μονάδα να έχει πολλά αποθέματα (stock).

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού (Asset turnover ratio)

Δείχνει το βαθμό αξιοποίησης και αποτελεσματικότητας του συνολικού ενεργητικού της επιχείρησης. Δηλαδή ο εν λόγω αριθμοδείκτης παρέχει ενδείξεις για το πόσο η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της. Από αυτό φαίνεται αν υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών της. Βέβαια, τα στοιχεία αυτού του δείκτη επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τη μέθοδο των αποσβέσεων που ακολουθεί η διοίκηση της εταιρείας, δηλαδή από το αν ακολουθείται πολιτική αυξανόμενης ή σταθερής απόσβεσης.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

Ένας υψηλός δείκτης δείχνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα περιουσιακά της στοιχεία, προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της.

Ένας χαμηλός δείκτης δείχνει ακριβώς το αντίθετο, δηλαδή ότι δεν γίνεται εντατική χρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης. Επίσης, είναι χρήσιμο να γίνεται σύγκριση αυτού του δείκτη με τις ισορροπίες του κλάδου.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων (Owner's equity turnover ratio)

Δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τις πωλήσεις. Δηλαδή, τις πωλήσεις που πραγματοποίησε η επιχείρηση με κάθε μονάδα κεφαλαίων.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

Ένας υψηλός δείκτης δίνει την ένδειξη ότι η επιχείρηση έχει μεγάλες πωλήσεις σε σχέση με το μικρό ύψος κεφαλαίου και ενδεχομένως να υπάρχουν αυξημένα κέρδη. Ο αριθμοδείκτης αυτός έχει περιορισμένη αξία ως προς την αξιοπιστία και σπουδαιότητα των πληροφοριών που δίνει, γιατί είναι ένας σύνθετος δείκτης.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων (Fixed asset turnover ratio)

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων δείχνει πόσο η επιχείρηση χρησιμοποιεί τα πάγια της σε σχέση με τις πωλήσεις της. Πληροφορεί αν υπάρχει η ένδειξη ότι η επιχείρηση υπερεπενδύει ή όχι στα πάγια στοιχεία της σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων της.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Καθαρό πάγιο ενεργητικό}}$$

Όσο πιο υψηλός είναι ο δείκτης τόσο μεγαλύτερος ο βαθμός χρησιμοποίησης των παγίων. Η επιχείρηση τότε είναι πιο αποδοτική και γίνεται αποτελεσματική χρήση του πάγιου ενεργητικού της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΚΛΑΔΟΣ

2.1 Εισαγωγή

Η σύγχρονη οικονομική ζωή πλέον εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις μεταφορές και συγκεκριμένα μέσω των θαλασσών. Η υδρόγειος εξάλλου καλύπτεται κατά 70% από θάλασσες και είναι φυσικό επόμενο να αναπτυχθεί ένα σύστημα μεταφορών μέσω αυτών. Η ναυτιλία αποτελεί παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα μεταφοράς αγαθών και προσώπων. Μέσω των μεταφορών συνδέονται χώρες, ενώνονται λαοί και υπάρχει ανταλλαγή πνευματικών και πολιτιστικών αγαθών, ακόμα και απόκτηση νέων επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων. Όπως είναι γνωστό, ο κλάδος της Ελληνικής ακτοπλοΐας αποτελεί ένα από τους πλέον σημαντικούς τομείς της οικονομίας της χώρας μας, δεδομένου ότι παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό εργαζομένων και ενώνει τα λιμάνια της χώρας εξασφαλίζοντας την επικοινωνία με τα Ελληνικά νησιά.

Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης, χαρακτηρίζεται ως μία νησιώτικη χώρα γιατί περιβάλλεται κυρίως από θάλασσα, καθώς και είναι μία από τις χώρες που απαρτίζεται από αρκετά νησιά. Τα Ελληνικά νησιά είναι σημαντικά από οικονομικής άποψης και οι μεταφορικές υπηρεσίες προς αυτά είναι επίσης σημαντικές τόσο για την κοινωνία και την κοινωνική τους ανάπτυξη όσο και για την οικονομική τους ζωή και ανάπτυξη.

Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά επιβατηγά πλοία ενώνουν την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά, αλλά και την Ελλάδα με την Ιταλία. Αυτό σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους κυριότερους και σημαντικότερους παράγοντες οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Η βιωσιμότητα πολλών ελληνικών περιοχών εξαρτάται από τις θαλάσσιες μεταφορές λόγω του ότι παρέχονται προμήθειες και αναπτύσσεται με την μεταφορά ανθρώπων ο τουρισμός.

Η Ελλάδα κατέχει μία από τις υψηλότερες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας και έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους. Η κρίση όμως τα τελευταία χρόνια έχει επηρεάσει πολλούς τομείς και η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην έχει επηρεαστεί. Οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν αρνητικά από τις εξελίξεις αυτές και έχασαν την ζήτησή τους. Το γεγονός αυτό επέφερε αρνητικό αποτέλεσμα γενικά στον κλάδο της ακτοπλοΐας και της επιβατηγούς ναυτιλίας, επομένως και στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αφού μειώθηκαν οι μεταφορές και η επιβατηγός κίνηση άρα και ο τουρισμός.

2.2 Επισκόπηση Αγοράς της Ακτοπλοΐας

Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εξαρτάται κυρίως από την τουριστική, επιβατική και εμπορική κίνηση. Οι κυριότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες ή χαρακτηριστικά της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι η τιμή του εισιτηρίου, η ύπαρξη υποκατάστατων μεταφορικών μέσων, ο πληθυσμός, το εισόδημα των επιβατών, η ποιότητα της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, οι προτιμήσεις των καταναλωτών και η εποχικότητα, η οποία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες παρατηρείται μεγάλη αύξηση της ζήτησης. Η εποχικότητα αυτή επηρεάζει την ποιότητα και την ασφάλεια των παρεχομένων υπηρεσιών. Ο παράγοντας της εποχικότητας υπάρχει σε όλες σχεδόν τις γραμμές και έτσι παρατηρούνται έντονοι περίοδοι αιχμής και αντιαιχμής που σε μερικές γραμμές μπορεί να αφορά τόσο την κίνηση των επιβατών όσο και των οχημάτων ή σε άλλες να αφορά μόνο τα οχήματα ή το αντίθετο. Η ύπαρξη της έντονης εποχικότητας μπορεί να ερμηνευτεί αν γίνει εξέταση των λόγων που δημιουργούν αυτή την παράγωγο ζήτηση ακτοπλοϊκών μεταφορών. Εκτός από λόγους επαγγελματικούς, εκπαιδευτικούς, υγείας, περιφερειακής ανάπτυξης, το μεγαλύτερο μέρος αυτής της ζήτησης

προέρχεται από λόγους αναψυχής, τουριστικούς, που σίγουρα είναι πιο έντονοι τους καλοκαιρινούς μήνες και τις μεγάλες αργίες.

Σε ότι αφορά την προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, μπορούμε να διακρίνουμε τους ακόλουθους τέσσερις προσδιοριστικούς παράγοντες: Η τιμή στην οποία προσφέρεται η μεταφορική υπηρεσία, οι στόχοι των επιχειρήσεων, η τιμή στην οποία προσφέρονται οι συντελεστές παραγωγής και το επίπεδο της τεχνολογίας.

Σε μια ναυτιλιακή ακτοπλοϊκή εταιρεία ο κύκλος εργασιών της επηρεάζεται από :

- Την μεταφορική ικανότητα των πλοίων της
- Την ταχύτητα των πλοίων και επομένως την συχνότητα των δρομολογίων που εκτελεί
- Την ποιότητα υπηρεσίας που παρέχει
- Τις τιμές των εισιτηρίων
- Την εποχικότητα

Ο σημερινός ακτοπλοϊκός στόλος (επιβατών και εμπορευμάτων) αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό σκαφών και ποικιλία τύπων, οι κυριότεροι των οποίων είναι:

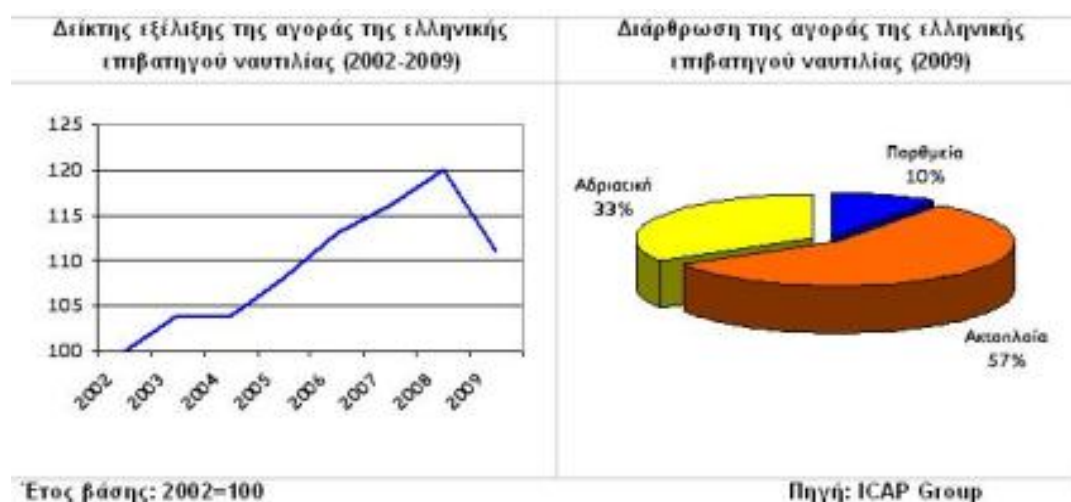
- Επιβατηγά κλασικού τύπου (Ε/Γ-Δ/Π)
- Επιβατηγά – Οχηματαγωγά ανοικτού τύπου (Ε/Γ-Ο/Γ αν.τ.)
- Επιβατηγά – Οχηματαγωγά κλειστού τύπου (Ε/Γ-Ο/Γ κ.λπ.)
- Επιβατηγά – Ταχύπλοα (Ε/Γ – Υ/Γ) Υδροπτέρυγα - Catamaran)

Από τις ανωτέρω κατηγορίες, τα πλοία που έχουν επικρατήσει ουσιαστικά στην αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι τα Ε/Γ και Ο/Γ κλειστού τύπου που δρομολογούνται σε κύριες και δευτερεύουσες γραμμές, ενώ τα τελευταία χρόνια σημαντική ανάπτυξη παρουσιάζουν και τα Ε/Γ- Υ/Γ, τα οποία δρομολογούνται σε δευτερεύουσες και τοπικές γραμμές και χαρακτηρίζονται κυρίως από το πλεονέκτημα της υψηλής ταχύτητας.

Οι οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών όμως, έχουν επηρεάσει αρνητικά εκτός των άλλων κλάδων και την ακτοπλοΐα, συνεπώς και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία παρουσιάζει μείωση του μεγέθους της αγοράς

«Το σύνολο της αγοράς της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας (σε αξία), παρουσίασε διαχρονική αύξηση την περίοδο 2002-2008 με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 3%, για δε το 2009 εκτιμάται μείωση κατά 7,2%.» (Μελέτη ICAP Group με θέμα "Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία", 2010)

Παρατηρούμε σύμφωνα με τα διαγράμματα παρακάτω της ίδιας μελέτης, την εξέλιξη της εγχώριας αγοράς και την κίνηση της επιβατηγούς ναυτιλίας στην Ελλάδα και κυρίως τα έτη 2008 και 2009.



(Πηγή: ICAP Group)

Κατά το έτος 2008 που η εγχώρια αγορά είχε φτάσει στην κορύφωση του, το 2009 παρατηρείται μία απότομη πτώση του δείκτη εξέλιξης της. Τότε άρχισε και η περίοδος ύφεσης της οικονομίας στην Ελλάδα.

Στην ίδια μελέτη βλέπουμε και τα μερίδια της κάθε αγοράς της συνολικής επιβατηγού ναυτιλίας για το έτος 2009. Οι γραμμές της ακτοπλοΐας κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο που ξεπερνά το 50%.

Η μείωση του μεγέθους της αγοράς έφερε, σαν αποτέλεσμα, σε θέση τις επιχειρήσεις να πάρουν δραστικά μέτρα ώστε να επιβιώσουν και να μην διακόψουν την λειτουργία τους.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν την κρίση δημιούργησαν συγχωνεύσεις με άλλες εταιρείες του κλάδου.

«Πολλοί αναλυτές εκτιμούν πλέον ότι ένα νέο κύμα συγχωνεύσεων-συνεργασιών είναι αναπόφευκτο. Άλλωστε, ο ανταγωνισμός είναι έντονος σε ορισμένα δρομολόγια, την ίδια ώρα που στην ευρωπαϊκή αγορά έχουν ωριμάσει οι συνθήκες για περαιτέρω συγχωνεύσεις και συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο χώρο.» (Άρθρο newsbomb.gr, Κύμα συγχωνεύσεων στην ακτοπλοΐα, 2011)

2.3 Προβλήματα στην Ακτοπλοΐα

Στις θαλάσσιες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με την δρομολόγηση νέων, πιο γρήγορων πλοίων καθώς και με την εισαγωγή σε ορισμένες γραμμές νέου τύπου ταχέων πλοίων (Catamaran).

Παρόλα αυτά η σημερινή κατάσταση δεν μπορεί να κριθεί ικανοποιητική και ορισμένοι λόγοι γι' αυτό παρουσιάζονται παρακάτω :

- ❖ Ο ακτοπλοϊκός στόλος στο μεγαλύτερο ποσοστό χαρακτηρίζεται ακόμα από πλοία μεγάλης ηλικίας (το τελευταίο έτος έχουν γίνει νέες παραγγελίες πλοίων, των οποίων οι παραδόσεις θα ξεκινήσουν από το έτος 2000 και μέχρι την επόμενη διετία ή τριετία). Αυτό σημαίνει ότι σήμερα υπάρχει υψηλό υπηρεσιακό κόστος. Η ηλικία των πλοίων επηρεάζει τους πιο κάτω παράγοντες :
- το επίπεδο εκπαίδευσης του πληρώματος
- την κατανάλωση καυσίμων
- την παρεχόμενη συντήρηση και ασφάλιση του πλοίου
- την μόλυνση του περιβάλλοντος από την λειτουργία του πλοίου

- την αξιοπιστία του παρεχομένου δρομολογίου (π.χ. βλάβες κτλ.)
 - το επίπεδο της παρεχόμενης ασφάλειας στους επιβάτες.
- ❖ Ορισμένα από τα νησιά δεν διαθέτουν ούτε το minimum των υποδομών που απαιτείται, γενικά και ειδικά για τα νέας τεχνολογίας πλοία, που πρόκειται να δρομολογηθούν.
 - ❖ Το γενικό επίπεδο των υπηρεσιών υποδομής των λιμένων χαρακτηρίζεται σαν μη ικανοποιητικό με μεγάλες καθυστερήσεις (εποχικές) και ένα μη ικανοποιητικό δίκτυο διασύνδεσης ορισμένων λιμένων μεταξύ τους.
 - ❖ Το σημερινό σύστημα βασίζεται στις άδειες σκοπιμότητας για κάθε γραμμή και επομένως στην ύπαρξη μονοπωλιακών γραμμών και συμφερόντων.

2.4 Ανάλυση της Ζήτησης

Ένα από τα βασικά ερωτήματα σχετίζεται με την ζήτηση θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών και την πιθανή αναλογία ανάπτυξης που παρουσιάζει αυτή. Αυτό επηρεάζεται από την αναλογία όγκο/μερίδια που υπάρχει μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών, επίσης το ρόλο που παίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές γενικά στο σύνολο των μεταφορών που απαιτεί το κάθε νησί. Για να εξετάσουμε την αγορά θα πρέπει να δούμε ορισμένους παράγοντες. Παρακάτω παρουσιάζουμε τους παράγοντες που θα πρέπει να εξετάσει κάποιος και που δείχνουν την τάση της ζήτησης.

- Κίνηση από Έλληνες επιβάτες
- Κίνηση από Ξένους επιβάτες
- Εσωτερική μετακίνηση αυτοκινήτων (περιλαμβάνονται τα δίκυκλα και συρόμενα αυτοκινήτων)

- Μετακίνηση αυτοκινήτων από ξένους επιβάτες (περιλαμβάνονται τα δίκυκλα και συρόμενα αυτοκινήτων, ομοίως)
- Μετακίνηση φορτηγών που συνοδεύονται από οδηγό
- Μετακίνηση φορτηγών χωρίς συνοδεία οδηγού

Η εξέταση των δεδομένων θα πρέπει να γίνεται ανά ημέρα, ανά μήνα και ανά νησί, ώστε να μπορούμε να έχουμε μια πιο λεπτομερή ανάλυση και να είμαστε σε θέση να προσδιορίζουμε την εποχικότητα (πότε ξεκινάει, πότε τελειώνει και τι διακύμανση παρουσιάζει) και το πως αυτή επηρεάζει την ζήτηση. Για την καλύτερη εξέταση των δεδομένων μπορούμε να δημιουργήσουμε αναλογίες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για κάθε νησί, οι οποίες να λαμβάνονται υπόψη σε μελλοντικές ενέργειες. Τέτοιες αναλογίες μπορεί να είναι :

- Συνολικός αριθμός επιβατών/πληθυσμός του νησιού. Κατά πόσο η εποχή (σε τριμηνιαία περίοδο) επηρεάζει την επιβατική κίνηση του νησιού σε σχέση με τον πληθυσμό του νησιού.
- Επιβάτες που μετακινήθηκαν δια θαλάσσης/πληθυσμός του νησιού. (α) Μας προσδιορίζει τον τρόπο μετακίνησης των επιβατών, (β) τους τρόπους διασύνδεσης του νησιού καθώς και την υποδομή που έχει (π.χ. έχει λιμάνι ενώ δεν έχει αεροδρόμιο ή το αεροδρόμιο δέχεται μόνο μικρά αεροπλάνα λόγω μικρού αεροδιαδρόμου), (γ) το οικονομικό επίπεδο των μετακινούμενων επιβατών (σε αυτό τον λόγο θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός εισιτηρίου ανά θέση διακεκριμένη, οικονομική και τρίτης θέσης).

Υπάρχουν όμως και παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την ζήτηση. Όπως:

- Η συχνότητα του δρομολογίου
- Η διάρκεια του ταξιδιού
- Το κόστος του ταξιδιού
- Η ποιότητα των υπηρεσιών του νησιού

- Η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν οι εταιρείες που προσεγγίζουν το νησί

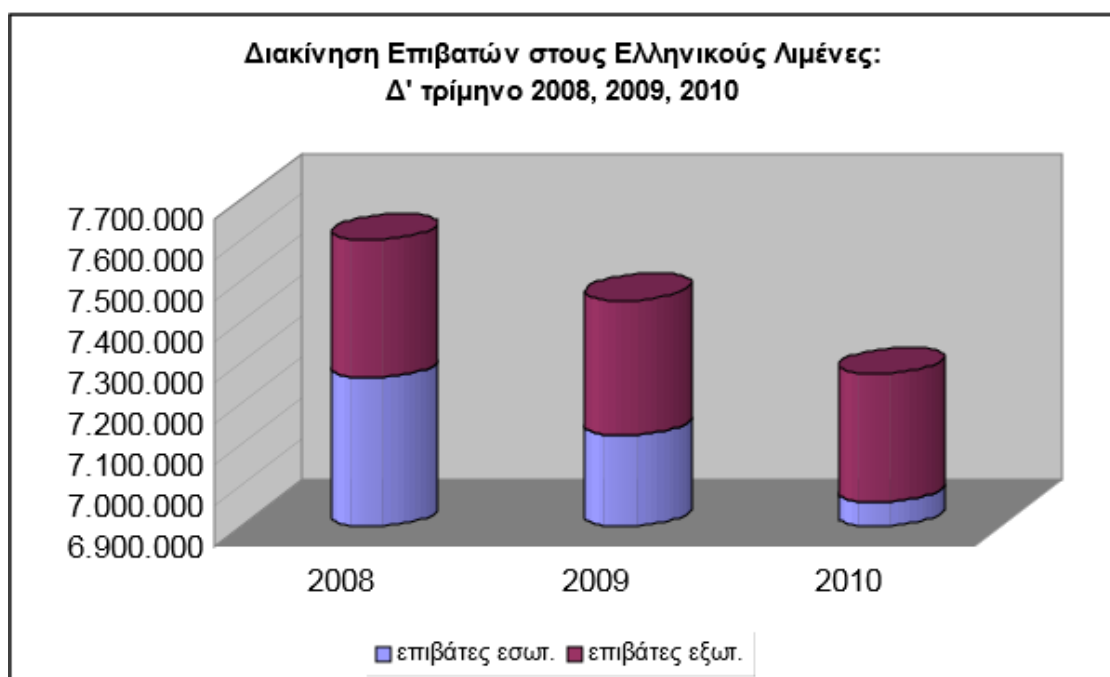
2.5 Κίνηση Επιβατών

Η κίνηση των επιβατών στους λιμένες, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, είναι ένας από τους κύριους παράγοντες που επηρεάζει την ζήτηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στα παρακάτω διαγράμματα φαίνεται η διακίνηση των επιβατών κατά το Δ' τρίμηνο των ετών 2010-2012 σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, σύμφωνα με την μελέτη της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Η διακίνηση των επιβατών κατά το Δ' τρίμηνο του 2010 παρουσίασε μείωση σε σχέση με τα προηγούμενα δύο έτη. Συγκεκριμένα, το 2010 η κίνηση μειώθηκε κατά 2,4% σε σχέση με το 2009 που μειώθηκε κατά 2,0% σε σχέση με το έτος 2008 (Διάγραμμα 1).

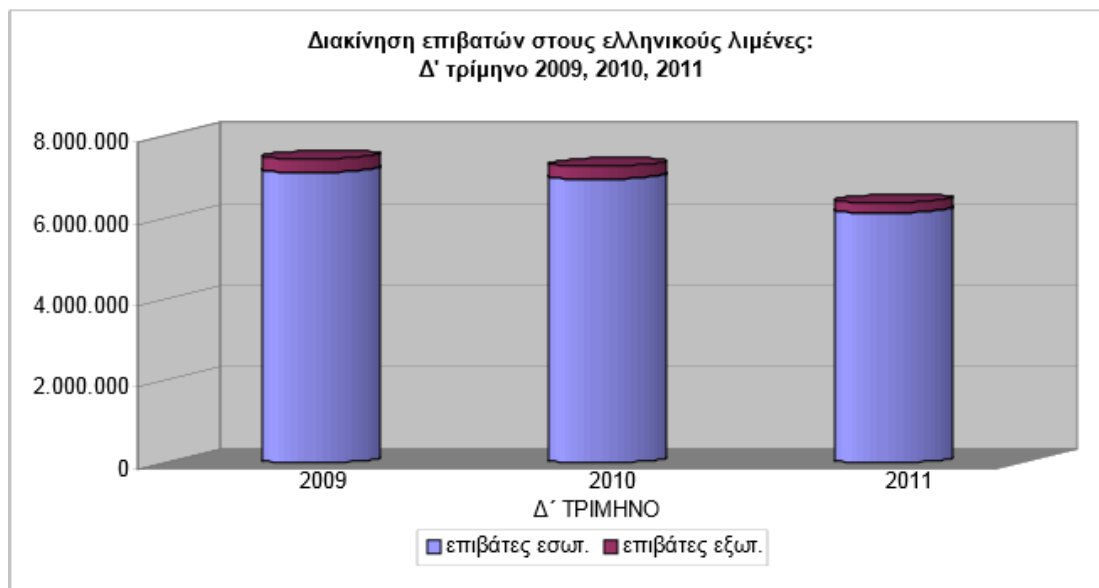
Κατά το Δ' τρίμηνο του 2011 η διακίνηση των επιβατών στους ελληνικούς λιμένες μειώθηκε κατά 12,3% σε σχέση με το 2010 (Διάγραμμα 2).

Τέλος, όσον αφορά το Δ' τρίμηνο του 2012, υπήρξε μείωση στην διακίνηση των επιβατών κατά 2,2% σε σύγκριση με το 2011 (Διάγραμμα 3).



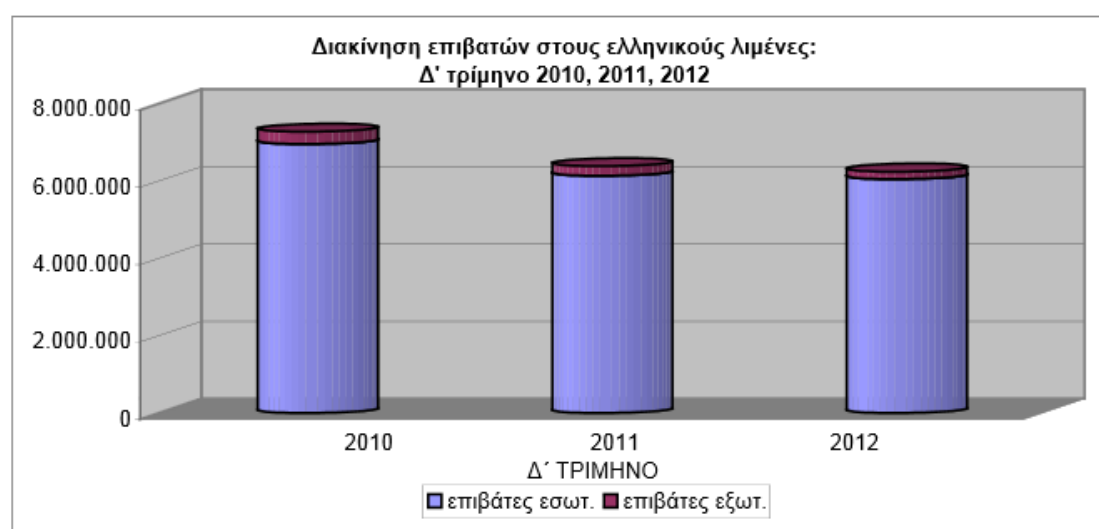
Διάγραμμα 1: Διακίνηση επιβατών στους ελληνικούς λιμένες το Δ' τρίμηνο του 2010

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Διάγραμμα 2: Διακίνηση των επιβατών στους ελληνικούς λιμένες το Δ' τρίμηνο του 2011.

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012)



Διάγραμμα 3: Διακίνηση των επιβατών στους ελληνικούς λιμένες το Δ' τρίμηνο του 2012.

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2013)

Αναφέραμε σαν παράδειγμα την διακίνηση των επιβατών για να δείξουμε ότι υπήρξε μια σημαντική μείωση στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η μείωση μπορεί να οφείλεται και στην αύξηση των ναύλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που προσπαθούν να καλύψουν τα έξοδα καυσίμων τους αυξάνοντας τις τιμές τους. Τόσο η κίνηση των επιβατών όσο και των άλλων παραγόντων, όπως η κίνηση των αυτοκινήτων και των φορτηγών, στους ελληνικούς λιμένες επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την ζήτηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Επομένως, η οικονομία της Ελλάδας κλονίστηκε και πέρασε μια εποχή στα όρια της πτώχευσης, αφού ο μεγαλύτερος κλάδος ανάπτυξης της οικονομίας της που είναι η ακτοπλοΐα, πέρασε κρίση .

Όμως, σύμφωνα και με τον Περικλή Παναγόπουλο (2010), έναν από τους μεγάλους Έλληνες εφοπλιστές, ο οποίος υποστηρίζει πως *«Η ακτοπλοΐα θα επιζήσει ούτως η άλλως. Είναι μια μεταφορική ανάγκη επιβατών, εμπορευμάτων, και θα επιζήσει»*. Γι αυτό και η χώρα μας θα βγει κάποια στιγμή θα βγει από το οικονομικό της αδιέξοδο και θα μπει δυναμικά πάλι στο 'παιχνίδι' του ανταγωνισμού ως μία ισχυρή δύναμη στον κλάδο της ακτοπλοΐας.

«Στην μεγάλη εθνική προσπάθεια για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, προσδοκούμε και στη συστράτευση του δυναμικότερου κλάδου της ελληνικής οικονομίας». (Λούκα Κατσέλη, 2010)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

3.1 Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.



3.1.1 Ιστορική Αναδρομή

- 1967: Με μέτοχους απλούς ανθρώπους της Κρήτης ιδρύεται η πρώτη παγκόσμια πολυμετοχική ναυτιλιακή εταιρεία με την επωνυμία “Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.” και ως γνώστη “ANEK LINES”, με έδρα τα Χανιά.
- 1970: Η ANEK μπαίνει δυναμικά στην Ελληνική Ακτοπλοΐα με το πλοίο Ε/Γ-Ο/Γ ΚΥΔΩΝ να καταφθάνει στο λιμάνι της Σούδας.
- 1973: Αποκτά δύο πλοία τα Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ και πραγματοποιούνται δρομολόγια της γραμμής Ηράκλειο-Πειραιάς.
- 1978: Είναι γεγονός τα καθημερινά δρομολόγια που ενώνουν τα δύο βασικά λιμάνια, την Κρήτη με την ηπειρωτική Ελλάδα και έχει στην κατοχή της ένα ακόμα πλοίο το Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ.
- 1987: Ενισχύει το στόλο της με το πιο σύγχρονο πλοίο της εποχής εκείνης, το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ, στη γραμμή Χανιά-Πειραιάς.
- 1989: Το μπλε-κίτρινο λογότυπο αναγράφεται σε όλα τα πλοία της εταιρείας και αρχίζουν να πραγματοποιούνται δρομολόγια Ελλάδα-Ιταλία με την γραμμή Πάτρα-Αγκώνα με τα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΣΟΣ και ΛΑΤΩ. Το πρώτο πλοίο ΚΥΔΩΝ πωλείται.
- 1992: Η ναυαρχίδα της ANEK, το μεγαλύτερο και πολυτελέστερο πλοίο της Μεσογείου το Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, δρομολογείται για τη γραμμή Βορείου Ιταλίας.

- 1997: Δρομολογούνται δύο ακόμα πλοία τα ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ για τη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα.
- 1998: Η ANEK πραγματοποιεί την εισαγωγή των μετοχών της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Δρομολογούνται το ΣΟΦΟΚΛΗΣ στη γραμμή Βορείου Ιταλίας και τα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗΣ και ΑΡΚΑΔΙ πλοία είναι τα νέα αποκτήματα του στόλου της ANEK.
- 2000: Δρομολογείται το Ε/Γ-Ο/Γ ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ στη γραμμή Βορείου Ιταλίας και το νεότευκτο Η/Σ/Φ OLYMPIC CHAMPION στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα.
- 2001: Το δεύτερο νεότευκτο πλοίο Η/Σ/Φ HELLENIC SPIRIT δρομολογείται στη γραμμή Βορείου Ιταλίας.
- 2005 : Επεκτείνεται η γραμμή της Βορείου Ιταλίας με τη νέα γραμμή Πάτρα-Βενετία και ολοκληρώνεται η ανέγερση του κτιρίου της εταιρείας. Όπου, γίνεται η μεταφορά των διοικητικών υπηρεσιών της σε λειτουργικές εγκαταστάσεις στα Χανιά αναβαθμίζοντας το κύρος και τις υπηρεσίες της ANEK.
- 2006: Απονέμεται στο πλοίο Η/Σ/Φ OLYMPIC CHAMPION της εταιρείας, το πρώτο Πανευρωπαϊκό βραβείο καλύτερου επιβατηγού/οχηματαγωγού πλοίου.
- 2007: Το κεντρικό πρακτορείο Πειραιά μαζί με την διεύθυνση εμπορικής εκμετάλλευσης και την διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών, στεγάζονται στο νέο κτήριο της εταιρείας στον Πειραιά.
- 2008: Δρομολογείται το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ στη γραμμή Πειραιά-Πάρο-Νάξο-Ίο-Σαντορίνη και το Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΣΟΣ στη γραμμή Πειραιά προς Χίο-Μυτιλήνη. Η κορωνίδα του στόλου της ANEK, το Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛΥΡΟΣ, δρομολογείται τότε στη γραμμή Πειραιά-Χανιά ως μία ανανέωση σύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα.
- 2008: Απονέμεται στην ANEK το βραβείο “Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία”, στην διεξαγωγή της 5th Greek Shipping Awards με την Lloyd’s List ως διοργανωτή.

Η ANEK από τότε και έως σήμερα συνεχίζει με ένα σύγχρονο δίκτυο παροχής υπηρεσιών, που αποτελείται από άριστα εκπαιδευμένο και

έμπειρο προσωπικό και με αποτελεσματικές επενδύσεις, την δυναμική πορεία της.

3.1.2 Ο Στόλος και τα Δρομολόγια

Ο στόλος της ANEK A.N.E. αποτελείται από 10 επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και 2 πλοία τύπου Ro-Ro Pax, που εκτελούν δρομολόγια σε Ελλάδα και Αδριατική. Παρακάτω βλέπουμε τις ονομασίες των πλοίων της εταιρείας και τα δρομολόγια που εκτελεί.

Πλοία Κατηγορίας Επιβατηγά Οχηματαγωγά (Ε/Γ – Ο/Γ)

- Έλυρος
- Ελευθέριος Βενιζέλος
- Olympic Champion
- Hellenic Spirit
- Σοφοκλής Βενιζέλος
- Λευκά Όρη
- Κρήτη I
- Κρήτη II
- Λατώ
- Πρέβελης

Πλοία Κατηγορίας Ro-Ro Pax

- Audacia
- Forza

Δρομολόγια Κρήτη – Κυκλάδες – Δωδεκάνησα

- Πειραιάς – Χανιά
- Πειραιάς – Ηράκλειο
- Πειραιάς – Σαντορίνη – Ανάφη – Κάσος – Κάρπαθος – Διαφάνι – Χάλκη – Ρόδος
- Πειραιάς – Μήλος – Σαντορίνη – Ηράκλειο – Σητεία – Κάσος – Κάρπαθος – Χάλκη – Ρόδος

Δρομολόγια Ελλάδα – Ιταλία

- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκόνα
- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Βενετία

Η ANEK συνεργάζεται με την SUPERFAST FERRIES από τις 8 Ιουνίου του 2011 σε συνδυασμένα δρομολόγια. Οι γραμμές συνεργασίας τους είναι:

- Πειραιάς – Ηράκλειο Κρήτης με τα πλοία OLYMPIC CHAMPION της ANEK και το BLUE STAR 1 της SUPERFAST FERRIES.
- Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα με τα πλοία HELLENIC SPIRIT της ANEK και SUPERFAST XI ΚΑΙ SUPERFAST XII της SUPERFAST FERRIES.

Με τη συνεργασία αυτή στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο επιτυγχάνεται σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών με τα υπερσύγχρονα πλοία των εταιρειών, με συνδυασμένα ημερήσια και βραδινά καθημερινά δρομολόγια, δίνοντας τη δυνατότητα εκτέλεσης έως και 4 αναχωρήσεων κάθε μέρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού, με ειδικές εκπτώσεις και προσφορές.

Στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα, η προσφορά υπηρεσιών στους επιβάτες παραμένει σε υψηλά επίπεδα, ενώ παράλληλα με το συνδυασμό των δρομολογίων εξυπηρετούνται οι αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς παρέχοντας τη δυνατότητα έως και 3 αναχωρήσεων την ημέρα.

3.1.3 Ο Όμιλος της ANEK

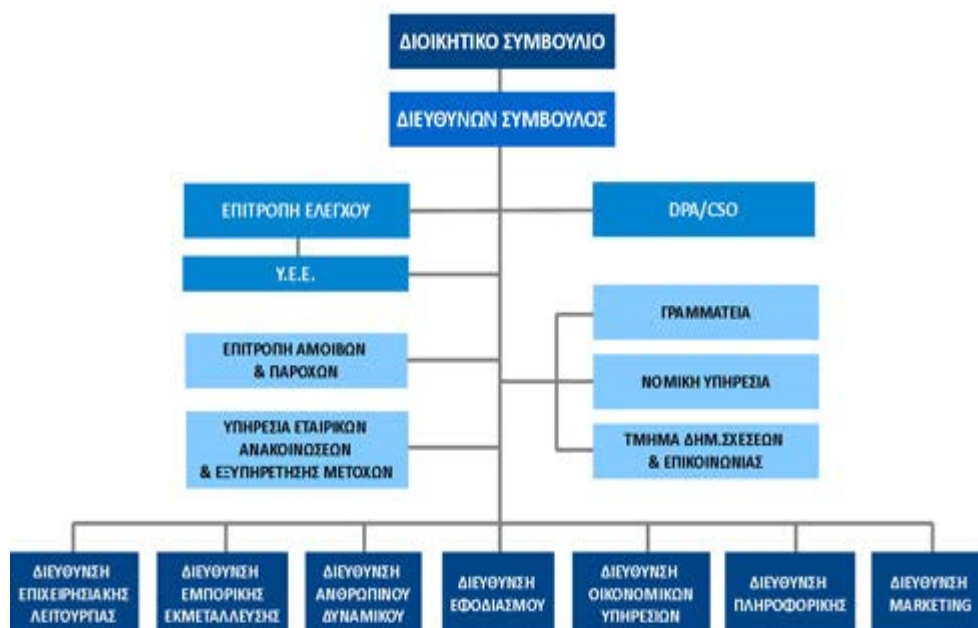
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Ποσοστό Ομίλου(%)	Έδρα	Δραστηριότητα	
ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ)	50,11%	Αγ. Νικόλαος ναυτιλία Λασιθίου	Επιβατηγός	www.lane.gr
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	100%	Ελ. Βενιζέλος εταιρεία Χανίων	Ναυτική	www.anek.gr
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ Α.Ε.(ΕΤΑΝΑΠ)	47,85%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού	www.etanap.gr
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε.	60,37%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας	www.etanap.gr
ΑΝΕΚ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	99,48%	Ελ. Βενιζέλος Χανίων	Τουρισμός – συμμετοχή σε άλλες εταιρείες – παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών κ.λπ.	
ΤΙ.ΣΙ. ΣΕΪΛΙΝΓΚ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	97,5%	Ελ. Βενιζέλος Χανίων	Ναυτική εταιρεία	N.959/79

ANEK LINES ITALIA srl	49%	Ancona Ιταλίας	Πρακτόρευση και αντιπροσώπευση ναυτιλιακών εταιρειών	www.anekitalia.com
--------------------------	-----	-------------------	--	--

(Πηγή:

http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod/Corporate_Information/Company_Profile/Affiliated_Companies)

3.1.4 Εταιρική Διακυβέρνηση



Το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK A.N.E. αποτελείται από 15 μέλη. Τα 12 από αυτά είναι αιρετά και τα υπόλοιπα 3 μέλη ορίζονται σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας. Η θητεία των αιρετών μελών είναι τετραετής, αρχίζει την ενδέκατη ημέρα από την ημερομηνία της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης και λήγει με την εκλογή νέων μελών την δέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους λήξης της θητείας τους. Η τρέχουσα θητεία λήγει την 29^η Ιουνίου του 2017. Το Διοικητικό Συμβούλιο ευθύνεται για την διοίκηση και την διαχείριση εταιρικών υποθέσεων. Γενικά, αποφασίζει για κάθε ζήτημα που αφορά την εταιρεία και ενεργεί για κάθε πράξη, εκτός από εκείνες που βάσει Νόμου ή Καταστατικού, έχει αρμοδιότητα η Γενική Συνέλευση των Μετόχων.

Τα 15 μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της ANEK A.N.E. σήμερα :

- Πρόεδρος Δ.Σ. – Γ. Κατσανεβάκης
- Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. – Σ. Πρωτοπαπαδάκης
- Β' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. – Ε. Σκουλάκης
- Γ' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. – Ι. Σταυρόπουλος
- Διευθύνων Σύμβουλος – Ι. Βαρδινογιάννης
- Αναπληρωματικός Διευθύνων Σύμβουλος – Γ. Αρχοντάκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Ε. Αποστολάκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Κ. Αχλιόπτας
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Μ. Γεωρβασάκης
- Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Δ. Καντηλιεράκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Ι. Μαλανδράκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Μ. Μαρακάκης
- Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Α. Μαρκαντωνάκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Γ. Μπαουράκης
- Μη εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. – Γ. Φραγκιαδάκης

Τα 3 μέλη από το 15μελές Διοικητικό Συμβούλιο που έχουν οριστεί σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας, αρχικά ήταν 4 μέλη. Το 4^ο μέλος ήταν ο Μητροπολίτης Κισάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης, ο οποίος μπορούσε να ορίζει τον εαυτό του, αλλά απεβίωσε στις 30/4/2013 για αυτόν τον λόγο και μειώθηκαν σε 3 τα μέλη.

- Ο εκάστοτε Δήμαρχος Χανίων, που μπορεί να ορίζει τον εαυτό του.
- Ο εκάστοτε Δήμαρχος Ρεθύμνου, που μπορεί να ορίζει τον εαυτό του.
- Ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων, το οποίο εκλέγεται από τον ίδιο τον Σύνδεσμο.

Τα παραπάνω μέλη θα πρέπει αφού έχουν ενημερωθεί από την εταιρεία να έχουν εγγράφως βεβαιώσει την άσκηση του δικαιώματος τους ως μέλη της εταιρείας, 3 ημέρες τουλάχιστον πριν από την ημερομηνία της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

3.2 Minoan Lines A.N.E.

3.2.1 Ιστορική Αναδρομή

Στις 25 Μαΐου 1972 ιδρύθηκε η εταιρεία Minoan lines με κεφάλαιο 25.000.000 δρχ. Το 1972 αποκτά το πρώτο της πλοίο το F/B Μίνως και πραγματοποιεί το πρώτο δρομολόγιο από τον Πειραιά στο Ηράκλειο Κρήτης. Το 1976 αποκτά και το δεύτερο πλοίο της το F/B Αριάδνη και το 1978 ξεκινούν τα δρομολόγια προς την Ηπειρωτική Ελλάδα. Το 1981 η εταιρεία βάζει πλώρη προς τη διεθνή αγορά και ξεκινάει να κάνει ταξίδια προς την Αγκώνα με το πλοίο EL Γκρέκο. Το 1986 η Minoan lines με το πλοίο RO/RO Αγία Γαλήνη δίνει τη δυνατότητα να μεταφέρονται με σίγουρο και ασφαλή τρόπο μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα, ψυγεία, βυτιοφόρα και φορτία με εύφλεκτα υλικά. Το 1988 η εταιρεία αποκτά το τρίτο της πλοίο, το F/B Κινγκ Μίνως κάνοντας πλούσια δρομολόγια προς την Ιταλία.

Το 1990 το F/B Αριάδνη ξεκινά τα δρομολόγια Ελλάδα – Ιταλία - Τουρκία ενώνοντας τα παράλια της Ιωνίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη. Το 1992 η εταιρεία μεγαλώνοντας ακόμα περισσότερο τις φιλοδοξίες της, αποκτά το πλοίο F/B Ερωτόκριτος, το οποίο όχι μόνο μειώνει τη διάρκεια του ταξιδιού για την Ιταλία σε 24 ώρες, αλλά με την υπηρεσία camping on board δίνει τη δυνατότητα στους επιβάτες τους να ταξιδεύουν μαζί με το τροχόσπιτό τους. Το 1996 η εταιρεία ξεκινά ένα νέο και μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα με τη αγορά των Highspeed Έκαρος και Πασιφάη. Παράλληλα την ίδια χρονιά ιδρύεται μαζί με άλλους Έλληνες εφοπλιστές η εταιρεία Minoan Lines Highspeed Ferries και δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς - Κυκλάδες το υπερσύγχρονο Catamaran Ferry Highspeed 1 και το F/B Αριάδνη. Το 1999 είναι η χρονιά της δημιουργίας μια νέας μεγάλης εταιρείας, της HELLAS FLYING DOLPHINS, που προκύπτει από την κοινοπραξία CERES HYDROFOILS, της MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES και της Minoan Lines. Παραγγέλλονται ένα ακόμα Highspeed Ferry στο ναυπηγείο της Samsung και δύο στα Ιταλικά ναυπηγεία Fincantieri.

Το 2004 με ιδιαίτερη επιτυχία η διοίκηση της Minoan Lines, εφαρμόζοντας αυστηρά τη στρατηγική που έχει χαράξει, κατάφερε να πετύχει θεαματική αύξηση στη λειτουργική κερδοφορία καθώς και εντυπωσιακή βελτίωση σε όλους τους χρηματοοικονομικούς δείκτες.

Έχοντας πρωταρχικό μέλημα την καλύτερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού η Minoan Lines υλοποιεί ένα καινοτόμο πελατοκεντρικό πρόγραμμα τακτικών επιβατών με την ονομασία «Minoan Εν Πλω». The Minoan Lines Club!

Επικεντρώνοντας τις επιχειρηματικές δραστηριότητές στον αμιγώς ναυτιλιακό τομέα η εταιρία συμφώνησε την πώληση της συμμετοχής της στην Αεροπορία Αιγαίου (Aegean).

Το 2008 η Minoan Lines αποτελεί μέλος της οικογένειας της Ιταλικής Grimaldi Group, μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς (Logistics) στον κόσμο, με ειδικότητα στην θαλάσσια μεταφορά αυτοκινήτων, φορτηγών, container και επιβατών. Πλέον η Grimaldi Group κατέχει τις πλειοψηφία των μετοχών της Minoan Lines με ποσοστό πάνω από το 88% των μετοχών της.

3.2.2 Εταιρική Διακυβέρνηση

Η Minoan, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, έχει απορροφηθεί από την Ιταλική Grimaldi Group, με ποσοστό πάνω από το 50% των μετοχών της Minoan να ανήκουν σε στην Ιταλική εταιρεία.

Πρόεδρος της Minoan Lines είναι ο Ιταλός κάτοχος, μέτοχος και διευθυντής της Grimaldi Group Emanuele Grimaldi, γιος του ιδρυτή της Grimaldi Group Guido Grimaldi.

Διευθύνων Σύμβουλος της Minoan Lines είναι ο Αντώνης Μανιαδάκης.

3.2.3 Ο Στόλος και τα Δρομολόγια

Ο στόλος

Ο στόλος της Minoan Lines αποτελείται από 5 πλοία τύπου High Speed Ferries (H/S/F) και 2 πλοία τύπου Cruise Ferries, τα οποία αποτελούν τα πολυτελέστερα και μεγαλύτερα Cruise Ferries της Μεσογείου, σε χωρητικότητα επιβατών και οχημάτων ταυτόχρονα.

Τα πλοία τύπου Cruise Ferries είναι:

- Cruise Olympia
- Cruise Europa

Τα πλοία τύπου High Speed Ferries είναι:

- Olympia Palace
- Europa Palace
- Knossos Palace
- Festos Palace
- Ikarus Palace

Τα δρομολόγια

Η Μίποαν εκτελεί δρομολόγια καθημερινά στην Ηπειρωτική Ελλάδα, τα νησιά και την Ιταλία, συνδέοντας έτσι την Ελλάδα με την Δυτική και την Κεντρική Ευρώπη.

Η γραμμή των δρομολογίων του εσωτερικού είναι :

- Πειραιάς – Ηράκλειο Κρήτης

Η γραμμές των δρομολογίων του εσωτερικού - εξωτερικού είναι :

- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Αγκώνα
- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ραβέννα/Αγκώνα – Τεργέστη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ Α.Ν.Ε.Κ ΚΑΙ ΜΙΝΟΑΝ LINES

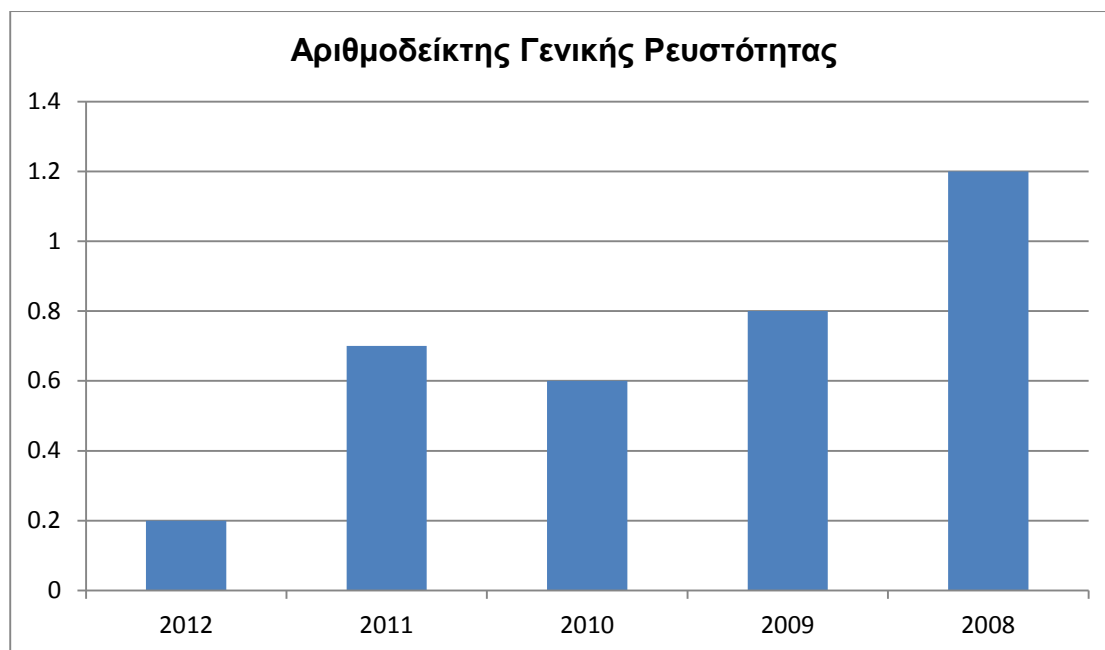
4.1 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Α.Ν.Ε.Κ.

4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{56804}{325903}$	$\frac{60181}{86478}$	$\frac{74304}{121870}$	$\frac{91846}{119668}$	$\frac{111632}{92324}$
= 0,2 φορές	= 0,7 φορές	= 0,6 φορές	= 0,8 φορές	= 1,2 φορές



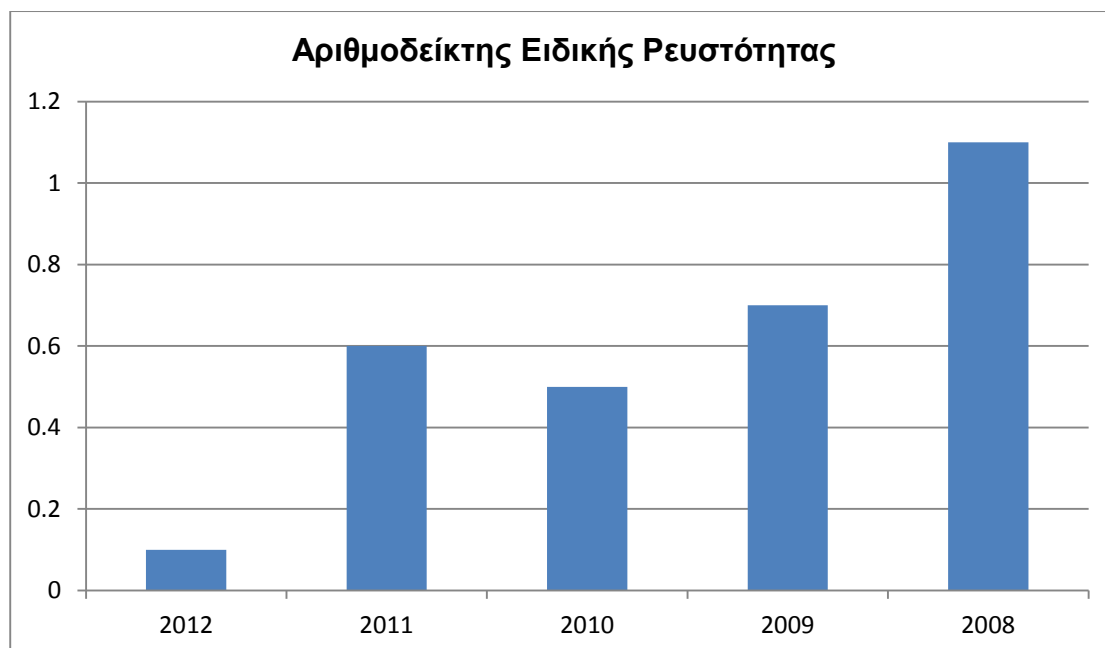
Ένας ικανοποιητικός δείκτης γενικής ρευστότητας κυμαίνεται περίπου πάνω από το δύο. Στην συγκεκριμένη εταιρεία ο δείκτης είναι κάτω από τα όρια και αυτό δείχνει ότι η εταιρεία δεν είναι σε θέση να εξοφλεί τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Μόνο το 2008 ο δείκτης είναι λίγο πάνω από το όριο που είναι η μονάδα.

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας

$$= \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{51825}{325903}$	$\frac{53468}{86478}$	$\frac{66373}{121870}$	$\frac{81891}{1119668}$	$\frac{101813}{92324}$
= 0,1 φορές	= 0,6 φορές	= 0,5 φορές	= 0,7 φορές	= 1,1 φορές



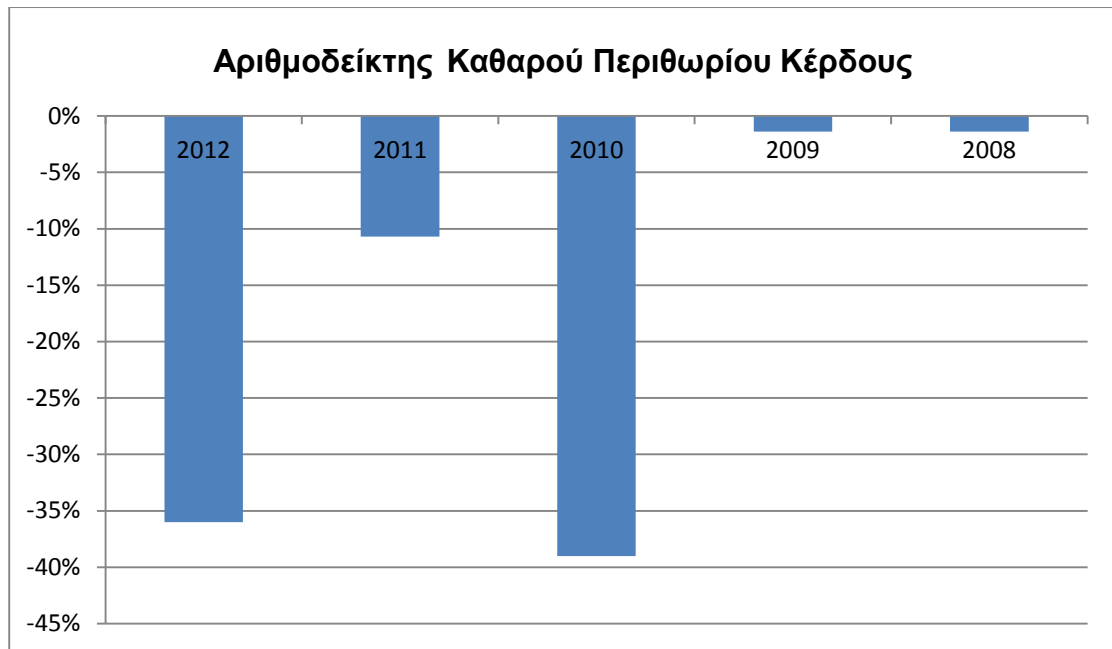
Ο δείκτης για να είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο πρέπει να είναι περίπου κοντά στη μονάδα. Παρατηρούμε ότι ο δείκτης ειδικής ρευστότητας της εταιρείας είναι χαμηλός. Αυτό σημαίνει ότι η ελεγχόμενη εταιρεία δεν είναι σε θέση να καλύψει τις υποχρεώσεις της με τα υπάρχοντα ρευστοποιημένα στοιχεία της. Το 2009 και το 2008 η εταιρεία ήταν σε ικανοποιητικό επίπεδο και κατάφερε να καλύψει τις υποχρεώσεις της, γιατί οι δείκτες είναι κοντά στο όριο της μονάδας.

4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-60344}{167675} * 100$	$\frac{-21781}{202624} * 100$	$\frac{-90745}{232147} * 100$	$\frac{-3651}{254321} * 100$	$\frac{-3500}{252102} * 100$
= -36%	= -10,7%	= -39%	= -1,4%	= -1,4%



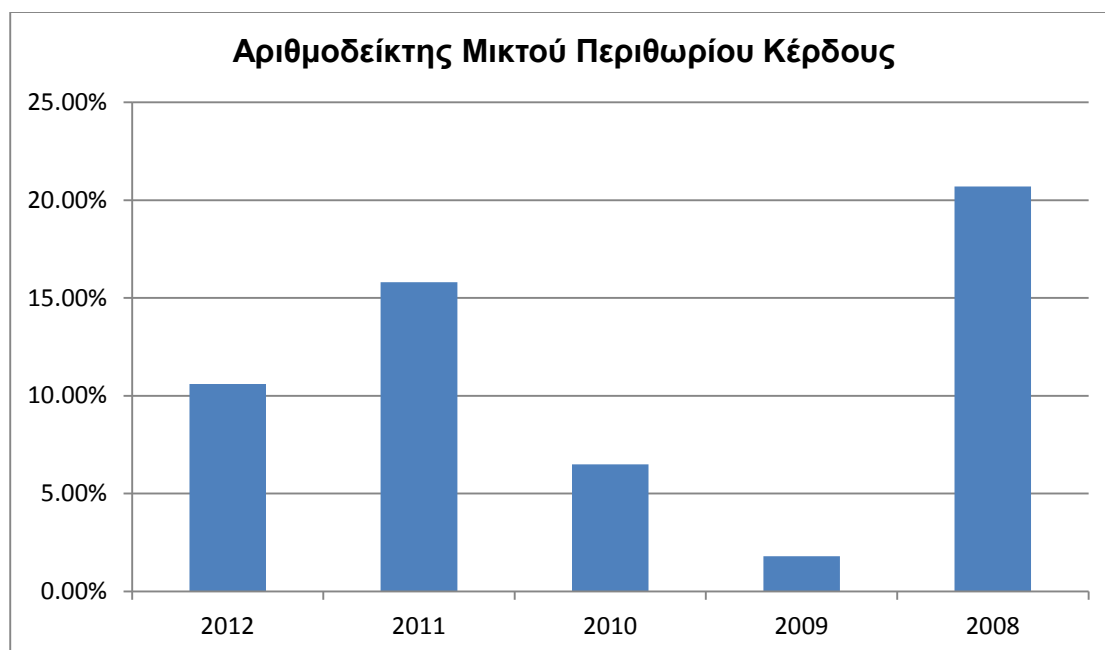
Ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους μας δείχνει το ποσοστό καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει μια επιχείρηση από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης εταιρείας είναι αρνητικά το οποίο σημαίνει πως δεν υπάρχουν κέρδη και καλύπτει ζημιές προηγούμενων ετών. Βλέπουμε ότι η εταιρεία από 1,4% τα έτη 2008 και 2009 αύξησε κατά πολύ το ποσοστό το 2010 με 39%. Η εταιρεία ενώ κατάφερε να μείνει σταθερή στο ποσοστό τα δύο πρώτα έτη, στη συνέχεια και με την αύξηση παραμένει μη επικερδής.

Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

$$= \frac{\text{Μικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{17732}{167675} * 100$	$\frac{31959}{202624} * 100$	$\frac{14999}{232147} * 100$	$\frac{47100}{254321} * 100$	$\frac{52257}{252102} * 100$
= 10,6%	= 15,8%	= 6,5%	= 1,8%	= 20,7%



Ο δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους πρέπει να είναι μεγάλος για να μπορεί η επιχείρηση να καλύπτει τα λειτουργικά και άλλα έξοδα της και συγχρόνως να της μένει ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος. Όπως βλέπουμε εδώ η συγκεκριμένη εταιρεία δεν έχει υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία με δυσκολία προσπαθεί να καλύψει τα έξοδα της αλλά και έχει πολύ χαμηλό έως και καθόλου κέρδος.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

$$= \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-60344}{367969} * 100$	$\frac{-90745}{415855} * 100$	$\frac{-21781}{449279} * 100$	$\frac{-3651}{516623} * 100$	$\frac{-3500}{511362} * 100$
= -16,4%	= -21,8%	= -4,8%	= -0,7%	= -0,7%



Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Διακρίνουμε αρνητικά ποσοστά τα οποία αρχικά ήταν σταθερά, το 2010 το ποσοστό αυξήθηκε, αλλά το 2012 άρχισε να μειώνεται.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

$$= \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-60344}{37048} * 100$	$\frac{-21781}{97503} * 100$	$\frac{-90745}{103477} * 100$	$\frac{-3651}{194353} * 100$	$\frac{-3500}{198171} * 100$
= -162,9%	= -22,3%	= -87,7%	= -1,9%	= -1,8%



Παρατηρούμε ότι και τα πέντε έτη η εταιρεία έχει αρνητικό ποσοστό αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων. Αυτό ίσως οφείλεται σε ανεπαρκή διοίκηση ή ακόμα και στην λανθασμένη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων της εταιρείας.

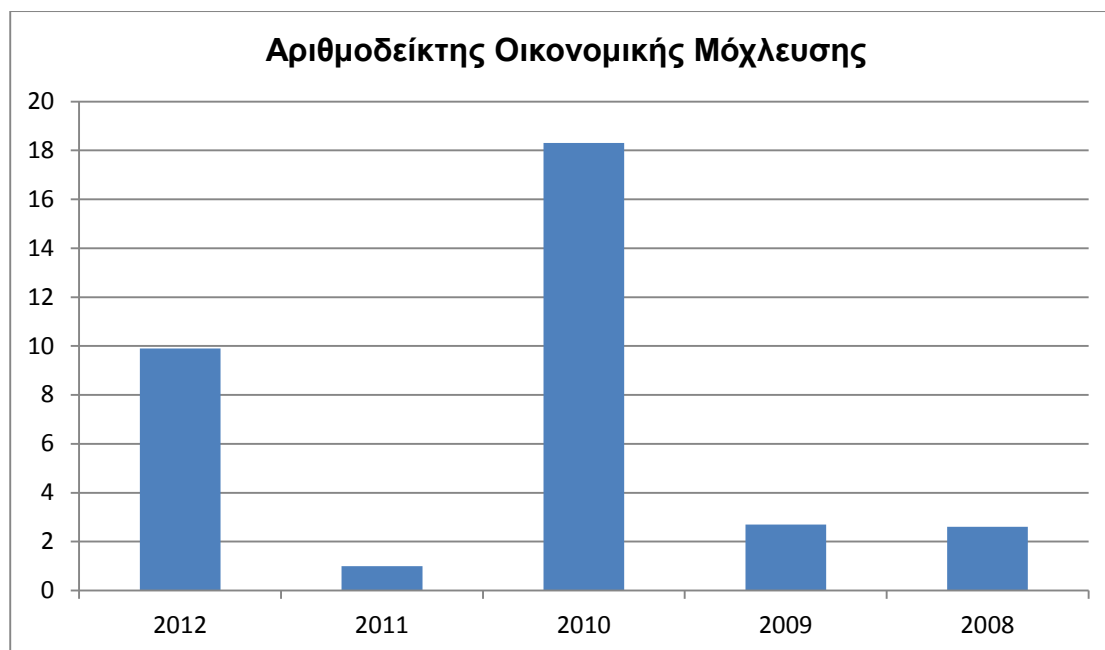
Ειδικά το 2012 το ποσοστό με 162.9% είναι πολύ υψηλό σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

$$= \frac{\text{Αποδοτικότητα ενεργητικού}}{\text{Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-162,9}{-16,4} = 9,9$	$\frac{-22,3}{-21,8} = 1$	$\frac{-87,7}{-4,8} = 18,3$	$\frac{-1,9}{-0,7} = 2,7$	$\frac{-1,8}{-0,7} 2,6$



Ο αριθμοδείκτης οικονομικής μόχλευσης είναι μεγαλύτερος της μονάδας και τα πέντε έτη, που σημαίνει ότι γίνεται σωστή χρήση με τα κεφάλαια των μετόχων της εταιρείας και είναι επωφελή για την εταιρεία.

4.1.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{167675}{47898}$	$\frac{202624}{48804}$	$\frac{232147}{59432}$	$\frac{254321}{69384}$	$\frac{252102}{78112}$
= 3,5φορές	= 4,1φορές	= 3,9φορές	= 3,7φορές	= 3,2φορές



Οι απαιτήσεις στην ελεγχόμενη εταιρεία εισπράττονται κατά μέσο όρο 4 φορές το χρόνο για τα έτη 2011, 2010, 2009. Οι τιμές του δείκτη δεν είναι πολύ ικανοποιητικές, υπάρχει τουλάχιστον μικρή ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων. Αυτό εξασφαλίζει ότι μπορεί να υπάρξει πιθανότητα ζημιών από τους επισφαλείς πελάτες. Τα έτη 2012 και 2008 οι δείκτες 3,5 και 3,2 αντίστοιχα δεν είναι επαρκείς.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{167675}{367969}$	$\frac{202624}{415855}$	$\frac{232147}{449279}$	$\frac{254321}{516623}$	$\frac{252102}{511362}$
= 0,4φορές	= 0,5φορές	= 0,5φορές	= 0,5φορές	= 0,5φορές



Ο αριθμοδείκτης είναι μικρότερος της μονάδας και τα πέντε έτη οπότε δεν είναι ικανοποιητικός. Αυτό σημαίνει ότι τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας δεν χρησιμοποιούνται εντατικά. Στην περίπτωση αυτή καλό θα ήταν η εταιρεία να ρευστοποιήσει κάποια από τα περιουσιακά της στοιχεία, αφού πιθανόν να μην χρησιμοποιούνται παραγωγικά.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{167675}{37048}$	$\frac{202624}{97503}$	$\frac{232147}{103477}$	$\frac{254321}{194353}$	$\frac{252102}{198171}$
= 4,5φορές	= 2,1φορές	= 2,2φορές	= 1,3φορές	= 1,3φορές



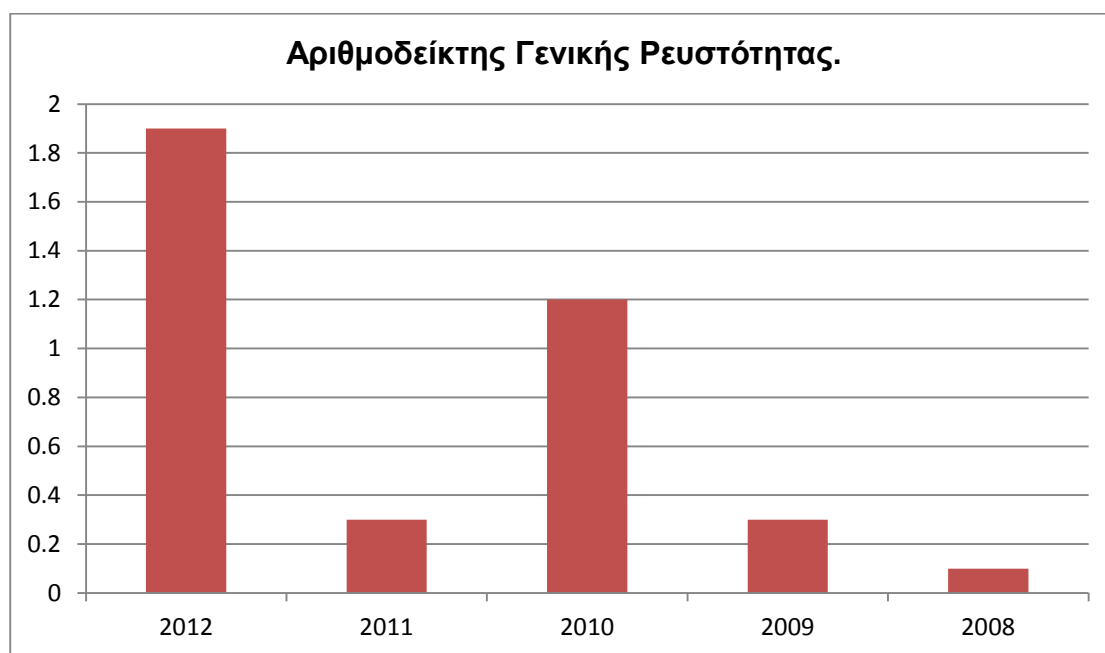
Ο αριθμοδείκτης είναι σχετικά μικρός τα έτη 2011 – 2008. Γενικά όσο πιο μεγάλος είναι ο συγκεκριμένος δείκτης τόσο πιο πολλές πωλήσεις έχει πραγματοποιήσει η εταιρεία και συνεπώς έχει αυξημένα κέρδη. Μόνο το έτος 2012 βλέπουμε μία μικρή αύξηση του δείκτη κατά 2,4 από το 2011.

4.2 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Minoan Lines

4.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

2008	2009	2010	2011	2012
$\frac{139.564.104,8}{71.418.852,25}$ = 1,9 φορές	$\frac{119.827.621,6}{331.836.017,6}$ = 0,3 φορές	$\frac{99.167.260,87}{80.912.025,07}$ = 1,2 φορές	$\frac{41.097.605,87}{116.166.225,1}$ = 0,3 φορές	$\frac{68.053.028,8}{370.396.890,3}$ = 0,1 φορές



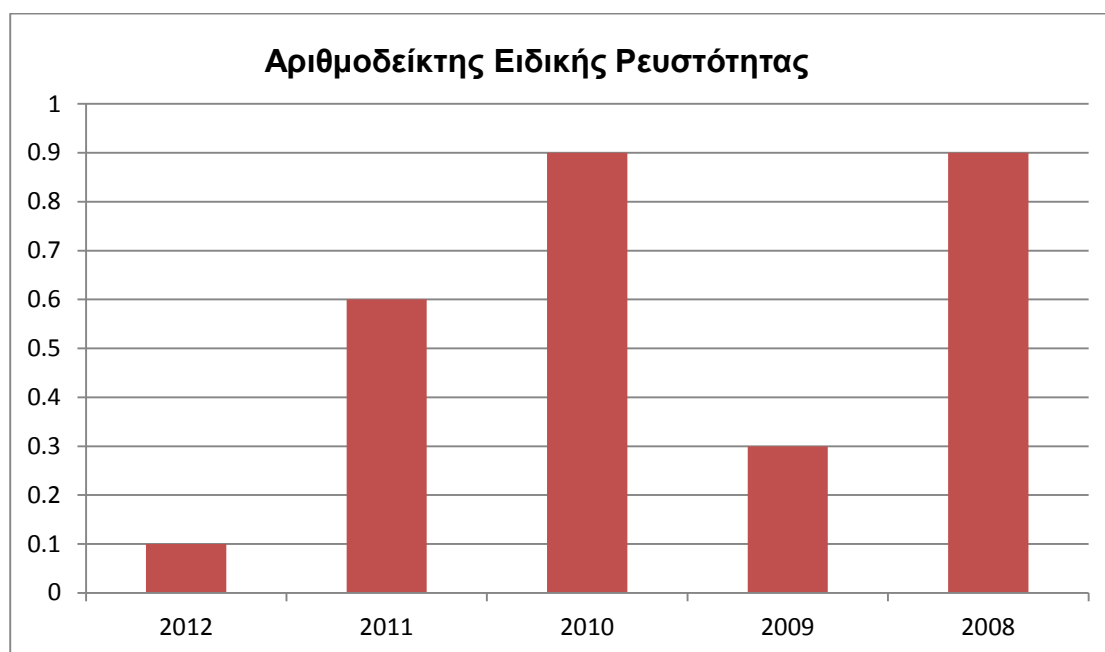
Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για να είναι ικανοποιητικός πρέπει να είναι μεγαλύτερος του δύο. Όμως στη συγκεκριμένη εταιρεία όλα τα χρόνια ο δείκτης είναι κάτω από το όριο, αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητα

$$= \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{54.861.793,44}{370.396.890,30}$	$\frac{72.418.234,87}{116.166.225,10}$	$\frac{80.669.166,83}{80.912.025,07}$	$\frac{107.600.077,30}{331.836.017,60}$	$\frac{69.182.839,75}{71.418.852,25}$
= 0,1 φορές	= 0,6 φορές	= 0,9 φορές	= 0,3 φορές	= 0,9 φορές



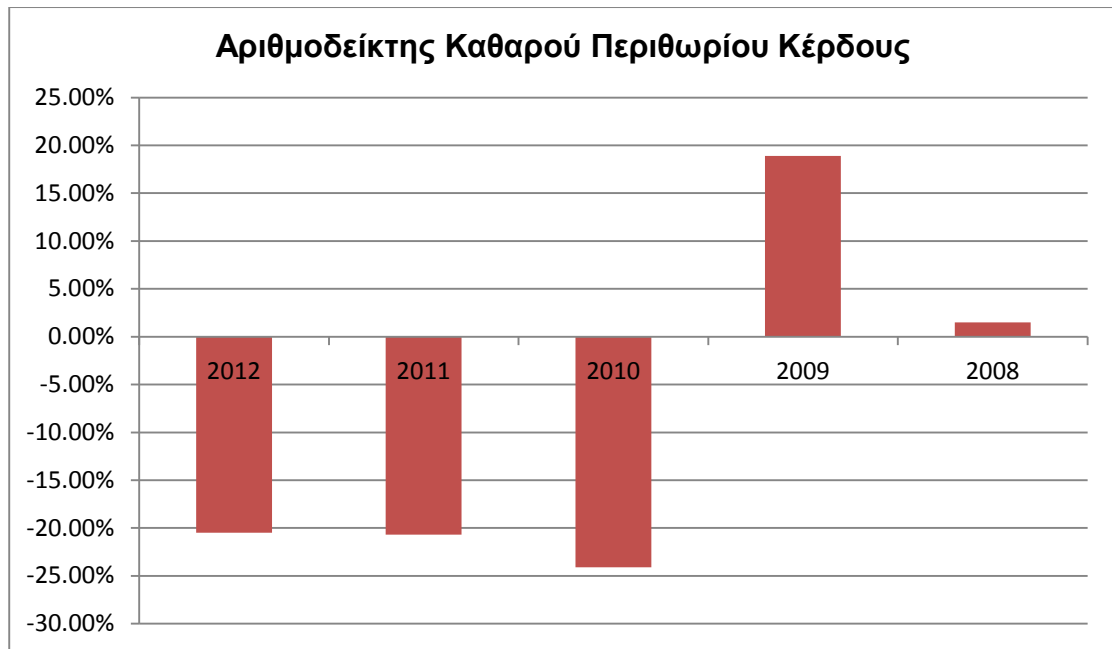
Ο δείκτης αυτός είναι ικανοποιητικός όταν βρίσκεται περίπου στο δύο. Εδώ βλέπουμε ότι ο δείκτης στην συγκεκριμένη εταιρεία είναι πολύ χαμηλός και δεν ξεπερνά την μονάδα. Αυτό δείχνει ότι η εταιρεία δεν είναι σε θέση να εξοφλεί τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Ειδικά το 2012 και το 2009 ο δείκτης είναι κάτω από τα όρια.

4.2.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-31.398.170,33}{152.826.047,05}$	$\frac{-39.972.665,61}{193.323.740,51}$	$\frac{-40.816.239,73}{169.374.834,15}$	$\frac{32.384.613,02}{171.278.042,22}$	$\frac{3.316.612,39}{213.782.326,18}$
= -20,5%	= -20,7%	= -24,1%	= 18,9%	= 1,5%



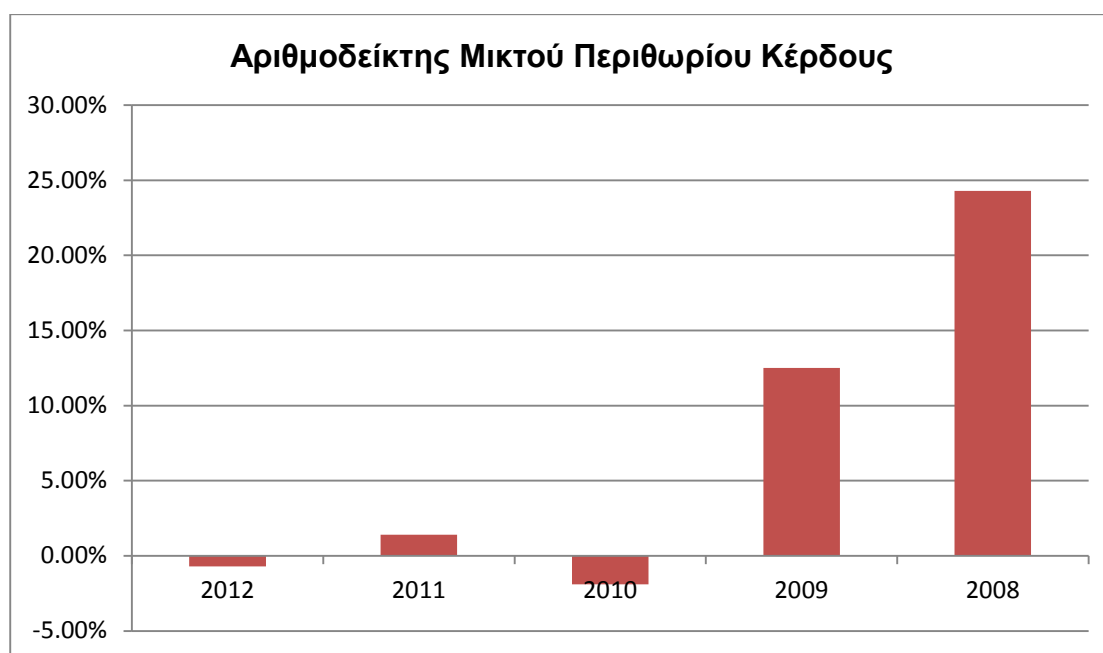
Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει το ποσοστό καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει μία επιχείρηση από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Βλέπουμε ότι στην ελεγχόμενη εταιρεία ο δείκτης είναι αρνητικός από το 2010 έως και το 2012, που σημαίνει ότι η εταιρεία προσπαθούσε να καλύψει ζημιές προηγούμενων ετών και δεν είχε καθόλου κέρδη. Μόνο το 2009 είχε αυξήσει τα κέρδη της σημαντικά από το 2008.

Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

Αριθμοδείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

$$= \frac{\text{Μικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος εργασιών}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-1.014.747,97}{152.826.047,05}$	$\frac{2.698.689,74}{193.323.740,51}$	$\frac{-321.884,96}{169.374.834,15}$	$\frac{21.444.471,86}{171.278.042,22}$	$\frac{51.960.482,22}{213.782.326,18}$
= -0,7%	= 1,4%	= -1,9%	= 12,5%	= 24,3%



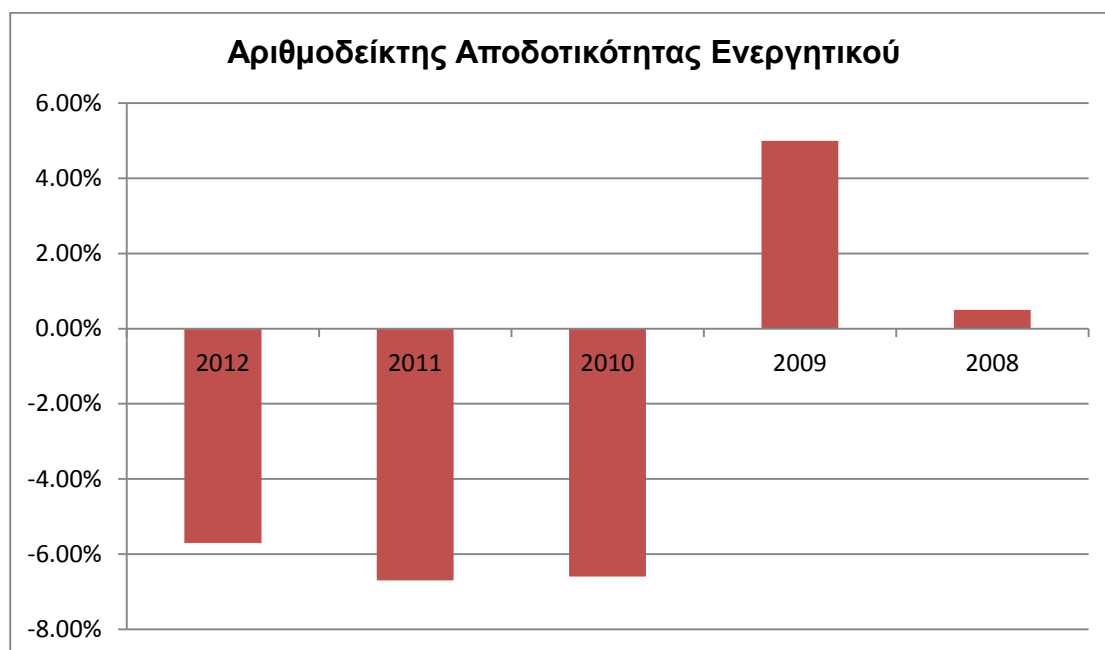
Στην επιχείρηση αυτή το ποσοστό μικτού περιφερειακού κέρδους δεν είναι μεγάλο, εκτός από το έτος 2008. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία με δυσκολία προσπαθεί να καλύψει τα έξοδα της αλλά και είχε πολύ χαμηλό έως και καθόλου κέρδος.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

$$= \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-31.398.170,33}{552.825.627,31}$	$\frac{-39.972.665,61}{593.274.029,81}$	$\frac{-40.816.239,73}{614.900.808,15}$	$\frac{32.384.613,02}{649.795.154,54}$	$\frac{3.316.612,39}{692.859.406,96}$
= -5,7%	= -6,7%	= -6,6%	= 5%	= 0,5%



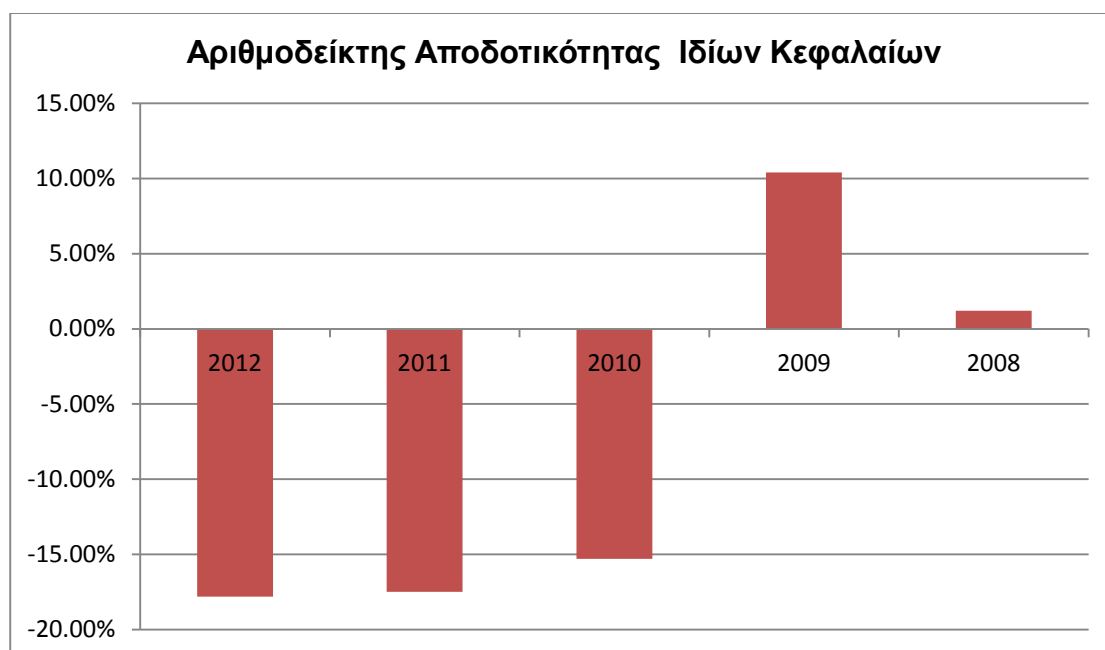
Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Τα ποσοστά παραμένουν σταθερά αρνητικά από το 2010 έως και το 2012.

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

$$= \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{-31.398.170,33}{176.352.952,91}$	$\frac{-39.972.665,61}{227.653.667,92}$	$\frac{-40.816.239,73}{267.396.252,65}$	$\frac{32.384.613,02}{310.738.618,76}$	$\frac{3.316.612,39}{278.423.565,43}$
= -17,8%	= -17,5%	= -15,3%	= 10,4%	= 1,2%



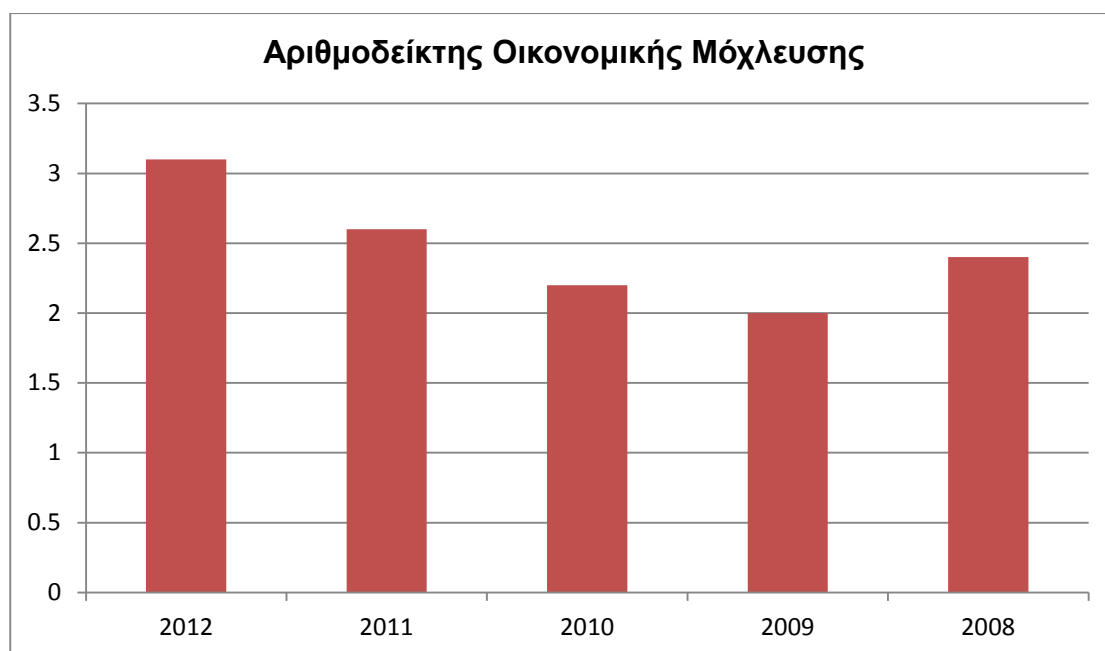
Από το 2010 και μετά παρατηρούμε αρνητικό ποσοστό αυτού του δείκτη. Αυτό σημαίνει ότι υπήρχε λανθασμένη αξιοποίηση των κεφαλαίων της επιχείρησης.

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

$$= \frac{\text{Αποδοτικότητα ενεργητικού}}{\text{Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{552.825.627,31}{176.352.952,91}$	$\frac{593.274.029,81}{227.653.667,92}$	$\frac{614.900.808,15}{267.396.252,65}$	$\frac{649.795.154,54}{310.783.618,76}$	$\frac{692.859.406,96}{278.423.565,43}$
= 3,1	= 2,6	= 2,2	= 2,0	= 2,4



Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης είναι μεγαλύτερος από τη μονάδα και τα πέντε χρόνια. Επομένως τα κεφάλαια των μετοχών αξιοποιούνται σωστά.

4.2.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{152.826.047,05}{36.452.474,01}$	$\frac{193.323.740,51}{56.878.006,65}$	$\frac{169.374.834,15}{56.806.475,43}$	$\frac{171.278.042,22}{18.061.533,78}$	$\frac{213.782.326,18}{16.754.298,95}$
= 4,1φορές	= 3,3φορές	= 2,9φορές	= 9,4φορές	= 12,7φορές



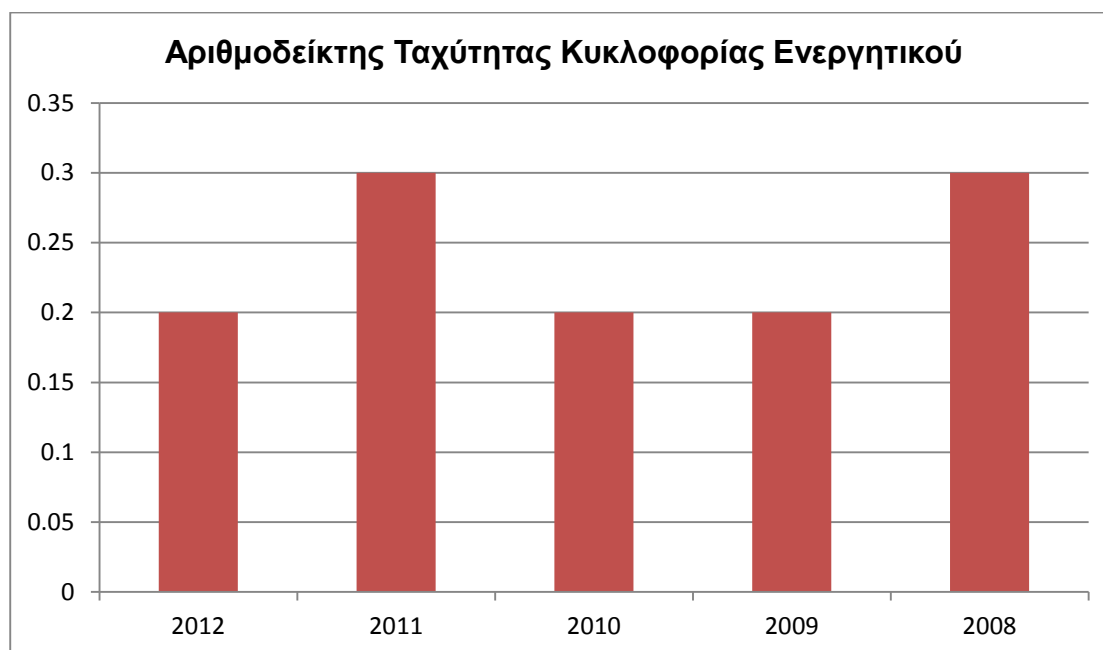
Οι απαιτήσεις στην ελεγχόμενη εταιρεία εισπράττονται τακτικά μέσα στο χρόνο το οποίο εξασφαλίζει την αποφυγή ζημίας από τους πελάτες. Ειδικά βλέπουμε ότι τα έτη 2008 και 2009 οι απαιτήσεις εισπράττονταν αρκετά ικανοποιητικά με μέσο όρο 10 φορές τον χρόνο.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

$$= \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{152.826.047,05}{552.825.627,31}$	$\frac{193.323.740,51}{593.274.029,81}$	$\frac{169.374.834,15}{614.900.808,15}$	$\frac{171.278.042,22}{649.795.154,54}$	$\frac{213.782.326,18}{692.859.406,96}$
= 0,2φορές	= 0,3φορές	= 0,2φορές	= 0,2φορές	= 0,3φορές



Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού για να είναι ικανοποιητικός θα πρέπει να είναι ίσος ή μεγαλύτερος της μονάδας. Οι τιμές του δείκτη της εταιρείας είναι και για τα πέντε έτη κάτω από το όριο. Αυτό σημαίνει ότι η ελεγχόμενη εταιρεία πρέπει να προβεί σε άμεση ρευστοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων.

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

2012	2011	2010	2009	2008
$\frac{152.826.047,05}{176.352.952,91}$	$\frac{193.323.740,51}{227.653.667,92}$	$\frac{169.374.834,15}{267.396.252,65}$	$\frac{171.278.042,22}{310.783.618,76}$	$\frac{213.782.326,18}{278.423.656,43}$
= 0,8φορές	= 0,8φορές	= 0,6φορές	= 0,5φορές	= 0,7φορές



Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης όσο πιο μεγάλος είναι τόσο πιο πολλές πωλήσεις δείχνει ότι έχει πραγματοποιήσει μία επιχείρηση. Στην περίπτωση αυτή της ελεγχόμενης εταιρείας οι τιμές του δείκτη δεν είναι καθόλου ικανοποιητικές, άρα η εταιρεία δεν πραγματοποίησε αρκετές έως και καθόλου πωλήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Δείκτες Γενικής Ρευστότητας

- A.N.EK. A.N.E. (0,2) : Παρατηρούμε ότι η ANEK δεν μπορεί να εξοφλεί τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της.
- MINOAN Lines (1,9) : Ο δείκτης για την MINOAN είναι κάτω του δύο που είναι το όριο για να είναι ικανοποιητικός ο δείκτης. Άρα δεν μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ούτε η MINOAN.

Δείκτες Ειδικής Ρευστότητας

- A.N.EK. A.N.E. (0,1) : Για να είναι ικανοποιητικός ο δείκτης πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την μονάδα και πάνω. Ο δείκτης για την ANEK είναι πολύ μικρότερος της μονάδος άρα τα ρευστοποιημένα στοιχεία της εταιρείας δεν καλύπτουν τις υποχρεώσεις της.
- MINOAN Lines (0,1) : Η τιμή του δείκτη για την MINOAN είναι ακριβώς η ίδια με της ANEK. Αυτό σημαίνει ότι και η MINOAN δεν μπορεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της.

5.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Δείκτες Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

- A.N.EK. A.N.E. (-36%) : Το αρνητικό πρόσημο σημαίνει ότι δεν υπάρχουν κέρδη και καλύπτονται ζημίες προηγούμενων ετών.
- MINOAN Lines (-20,5%) : Καλύπτονται ζημίες προηγούμενων ετών με μηδενικά κέρδη.

Δείκτες Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

- A.N.EK. A.N.E. (10,6%) : Το ποσοστό του δείκτη δεν είναι ικανοποιητικό. Είναι ιδιαίτερα χαμηλό και αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση δυσκολεύεται να καλύψει τα έξοδα της.
- MINOAN Lines (-0,7%) : Αρκετά χαμηλή η τιμή του δείκτη που σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει μηδενικά κέρδη και δεν μπορεί να καλύψει τα έξοδα της γιατί καλύπτει ακόμα προηγούμενων ετών.

Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού

- A.N.EK. A.N.E. (-16,4%) : Ο δείκτης της εταιρείας παρουσιάζει αρνητική τιμή για όλη την πενταετία 2008 - 2012.
- MINOAN Lines (-5,7%) : Ο δείκτης παρουσιάζει αρνητική τιμή από το 2010 έως και το 2012 που αρχίζει να μειώνεται η τιμή του ποσοστού.

Δείκτες Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

- A.N.EK. A.N.E. (-162,9%) : Παρατηρούμε ότι ο δείκτης έχει αρνητική τιμή για όλα τα έτη και ειδικά το 2012 έχει την μεγαλύτερη τιμή.
- MINOAN Lines (-17,8%) : Τα τελευταία τρία έτη, από το 2010 έως και το 2012, έχουμε αρνητικό ποσοστό στο δείκτη με αυξανόμενη τιμή.

Δείκτες Οικονομική Μόχλευσης

- A.N.EK. A.N.E. (9,9) : Ο δείκτης είναι γενική μεγαλύτερος της μονάδος που σημαίνει ότι τα κεφάλαια στην επιχείρηση αξιοποιούνται σωστά και είναι αποδοτικά.
- MINOAN Lines (3,1) : Ο δείκτης και για την MINOAN είναι μεγαλύτερος της μονάδος και τα πέντε έτη, αλλά δεν είναι αρκετές μεγάλες οι τιμές.

5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Δείκτες Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων

- A.N.EK. A.N.E. (3,5 φορές) : Οι τιμές του δείκτη δεν είναι αρκετά ικανοποιητικές αλλά υπάρχει, μικρή μεν, ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων.
- MINOAN Lines (4,1 φορές) : Το 2008 η είσπραξη απαιτήσεων γινόταν με αρκετά ικανοποιητική ταχύτητα. Το 2010 και μετά άρχισε να μειώνεται η ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι τιμές του δείκτη δεν έδειχναν ικανοποιητικές.

Δείκτες Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

- A.N.EK. A.N.E. (0,4 φορές) : Ο δείκτης και τα πέντε έτη είναι μικρότερος της μονάδος, άρα δεν είναι ικανοποιητικός. Η εταιρεία θα πρέπει να ρευστοποιήσει τα περιουσιακά της στοιχεία γιατί δεν χρησιμοποιούνται παραγωγικά.
- MINOAN Lines (0,2 φορές) : Ο δείκτης δεν είναι καθόλου ικανοποιητικός, για κανένα έτος της χρονικής διάρκειας 2008 – 2012 και η επιχείρηση θα πρέπει άμεσα να ρευστοποιήσει τα περιουσιακά της στοιχεία.

Δείκτες Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων

- A.N.EK. A.N.E. (4,5 φορές) : Υπάρχει μία αύξηση της τιμής του δείκτη το 2012, που σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει αυξανόμενα κέρδη.
- MINOAN Lines (0,8 φορές) : Οι τιμές του δείκτη δεν είναι υψηλές και αυτό σημαίνει ότι οι πωλήσεις της επιχείρησης δεν ήταν επαρκής για να υπάρξει κέρδος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική ναυτιλία επηρεάστηκε από τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες. Ο κλάδος της ακτοπλοΐας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας. Επομένως, η ακτοπλοΐα δεν θα μπορούσε να μην είχε επηρεαστεί από τις παραπάνω συνθήκες.

Οι δύο εταιρείες A.N.E.K. A.N.E. και MINOAN A.N.E. που ανήκουν στον κλάδο της ακτοπλοΐας αντιμετώπισαν οικονομικά προβλήματα. Με την χρήση αριθμοδεικτών πραγματοποιήθηκε η χρηματοοικονομική ανάλυση με στοιχεία, που αξιοποιήθηκαν και αξιολογήθηκαν, αντλούμενα από τις οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών A.N.E.K. A.N.E. και MINOAN A.N.E. Προέκυψαν ορισμένα συμπεράσματα που αναφέρονται παρακάτω.

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας έδειξαν ότι και οι δύο επιχειρήσεις δεν έχουν την δυνατότητα να καλύπτουν επαρκώς τις υποχρεώσεις τους, με τα υπάρχοντα ρευστοποιημένα στοιχεία τους. Συνεπώς, η συγκεκριμένη ομάδα αριθμοδεικτών δεν βοήθησε στην διάκριση κάποιας εκ των δύο εταιρειών.

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας δείχνουν το βαθμό που μια επιχείρηση είναι ικανή να πραγματοποιήσει κέρδη και ακόμα πόσο σωστά αξιοποιεί τα κεφάλαια της. Η A.N.E.K. A.N.E. ξεχώρισε γιατί είχε καλύτερη αποδοτικότητα και μπόρεσε να καλύψει τα έξοδά της. Επίσης, τα κεφάλαια της αξιοποιήθηκαν με τρόπο που τα έκανε αποδοτικά και αυτό οφείλεται ίσως στην αποτελεσματική λειτουργία της διοίκησης της επιχείρησης.

Η τελευταία κατηγορία αριθμοδεικτών δραστηριότητας δείχνει πόσες φορές οι επιχειρήσεις πληρώνουν τις απαιτήσεις τους, αλλά και πόσες φορές εισπράττουν τις απαιτήσεις τους στην διάρκεια ενός έτους. Από τα συμπεράσματα αυτής της κατηγορίας αριθμοδεικτών, συμπεραίνουμε ότι η επιχείρηση A.N.E.K. A.N.E. είναι κατά ελάχιστο σε καλύτερη θέση από την MINOAN A.N.E. Αυτό προκύπτει διότι ενώ η δεύτερη εισπράττει κατά 0,6

φορές περισσότερο τις απαιτήσεις της, η πρώτη έχει αυξανόμενα κέρδη που βοηθάει στην ρευστότητα της επιχείρησης.

Οι επενδυτές έχουν ορισμένα κριτήρια και κάποιους λόγους για τους οποίους επιλέγουν να επενδύσουν σε κάποια επιχείρηση. Στην μελέτη που πραγματοποιήθηκε παραπάνω, δεν γίνεται επιλογή ενός εκ των δύο αναφερθέντων εταιρειών, απλά εναποθέτουμε τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν από την χρηματοοικονομική ανάλυση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κάντζος, Κ. (2002), **Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων**, Εκδόσεις INTERBOOKS, Αθήνα.
- Λεκαράκου, Κ. – Παπασπύρου, Α. (2011), **Ναυτιλιακή Λογιστική**, Εκτύπωση Παπαηλίου, Γ., Αθήνα.
- Μαρέλου, Λ. (2010), Συνέντευξη Κατσέλη Λουκάς, **Ναυτικά Χρόνια**, Νο 127, Φεβρουάριος, σελ.11.
- Μαρέλου, Λ. (2010), Συνέντευξη Παναγόπουλου Περικλή, **Ναυτικά Χρόνια**, Νο 128, Μάρτιος, σελ.20.

- Κλαδική Μελέτη ICAP Group: Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, 2010

- Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.): Επιβατική και Εμπορευματική Κίνηση, 2008-2012.

Διαδίκτυο

- <http://el.wikipedia.org>
- <http://www.icap.gr>
- <http://www.minoan.gr/el>
- <http://www.newsbomb.gr>
- <http://www.statistics.gr>
- <http://www.tovima.gr>
- http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Ισολογισμοί

ANEK Lines

- http://web.anek.gr/aneq_prod/pdf/publish/financial/2012/20121231_SP_GR.pdf (2012)
- http://web.anek.gr/aneq_prod/pdf/publish/financial/2011/20111230_SP_GR.pdf (2011)
- http://web.anek.gr/aneq_prod/pdf/publish/financial/2010/20101231_SP_GR.pdf (2010)
- http://web.anek.gr/aneq_prod/pdf/publish/financial/2009/20091231_SP_GR.pdf (2009)
- http://web.anek.gr/aneq_prod/pdf/publish/financial/2008/20081231FSGR.pdf (2008)

MINOAN Lines

- http://www.minoan.gr/uploads/financial_report/2012/Balance_Sheet_12m_2012_gr.pdf (2012)
- http://www.minoan.gr/uploads/financial_report/balance%20sheet%2031122011_el_1.pdf (2011)
- http://www.minoan.gr/uploads/financial_report/Balance_Sheet_12m_2010_gr.pdf (2010)
- http://www.minoan.gr/uploads/financial_report/Balance_Sheet_12m_2009_gr.pdf (2009)
- http://www.minoan.gr/uploads/financial_report/Balance_Sheet_12m_2009_gr_2.pdf (2008)