

ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ.
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΙΝΟΑΝ LINES ΚΑΙ BLUE STAR FERRIES
SHIPPING COMPANIES IN THE PERIOD OF CRISIS. CASES OF MINOAN
LINES AND BLUE STAR FERRIES**



**ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΟΥ ΣΕΒΑΣΤΗ-ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΤΟΥ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝΑ
ΑΜ:14472**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΡΟΔΟΣΘΕΝΟΥΣ ΜΑΡΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο / Η κάτωθι υπογεγραμμένος / η Αθανασιάδου Σεβαστή-Δέσποινα, του Παντελεήμωνα, του φοιτητής του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, του Α.Ε.Ι Πειραιά Τ.Τ, πριν αναλάβω την εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας μου, δηλώνω ότι ενημερώθηκα για τα παρακάτω :

<<Η Πτυχιακή Εργασία (Π.Ε) αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο του συγγραφέα, όσο και του Ιδρύματος και θα πρέπει να έχει μοναδικό χαρακτήρα και πρωτότυπο περιεχόμενο.

Απαγορεύεται αυστηρά οποιοδήποτε κομμάτι κειμένου της να εμφανίζεται αυτούσιο ή μεταφρασμένο από κάποια άλλη δημοσιευμένη πηγή. Κάθε τέτοια πράξη αποτελεί προϊόν λογοκλοπής και εγείρη θέμα Ηθικής Τάξης για τα πνευματικά δικαιώματα του άλλου συγγραφέα. Αποκλειστικός υπεύθυνος είναι ο συγγραφέας της Π.Ε, ο οποίος φέρει και την ευθύνη των συνεπειών, ποινικών και άλλων, αυτής της πράξης.

Πέραν των όποιων ποινικών ευθυνών του συγγραφέα, σε περίπτωση που το Ίδρυμα του έχει απονείμει Πτυχίο, αυτό ανακαλείται με απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος. Η Συνέλευση του Τμήματος με νέα απόφασή της, μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, του αναθέτει εκ νέου την επόνηση Π.Ε με άλλο θέμα και διαφορετικό επιβλέποντα καθηγητή. Η εκπόνηση της εν λόγω Π.Ε πρέπει να ολοκληρωθεί εντός τουλάχιστον ενός ημερολογιακού βμήνου από την ημερομηνία ανάθεσής της. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο άρθρου 18, παρ. 5 του ισχύοντος Εσωτερικού Κανονισμού.>>

Ο Δηλών

ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΟΥ

ΣΕΒΑΣΤΗ-ΔΕΣΠΟΙΝΑ

Ημερομηνία

24/02/2016

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την καθηγητριά μου κυρία Ροδοσθένους Μαρία για τη βοήθεια της πτυχιακής μου εργασίας. Επίσης θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου για την αγάπη και την στηριξή τους καθώς και που είναι δίπλα μου όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την παρακάτω πτυχιακή εργασία παρουσιάζουμε την ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας όπου η αρχή της δεκαετίας του 1930 βρίσκει την Ελλάδα στην 10η θέση της διεθνούς ναυτιλίας. Με την έναρξη του Β' παγκοσμίου πολέμου, η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στον πόλεμο ήταν σημαντική. Σ' αυτόν έλαβε μέρος 600 πλοία καθώς και 20.000 ναυτικοί. Όμως οι ελληνικές απώλειες ήταν μεγάλες. Η λήξη του πολέμου βρήκε τις χώρες που είχαν συμμετάσχει στον πόλεμο σε δύσκολη θέση.

Ωστόσο θα δούμε την χρηματοδότηση της ναυτιλίας που είναι δύσκολη γιατί χρειάζεται μεγάλο κεφάλαιο αγοράς με ποσοστό δανεισμού περίπου 70%. Όσο για τις ελληνικές τράπεζες έχουμε αύξηση των δανείων ως προς την ελληνική ναυτιλία.

Παρόλη την παγκόσμια κρίση οι έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ικανοποιητική ρευστότητα σε σύγκριση με ευρωπαίους πλοιοκτήτες και έχουν αποδείξει στο πέρασμα των χρόνων ότι είναι άξιοι << Καπεταναίοι >> στις οποιεσδήποτε << Φουρτούνες >>.

Στην συνέχεια θα δούμε μερικά στοιχεία για τις εταιρείες Minoan Lines και Blue Star Ferries καθώς θα ασχοληθούμε με την ανάλυση και τη σύγκριση έτσι ώστε να δούμε την πορεία των εταιρειών αυτών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	7
---------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Ορισμός ναυτιλίας.....	8
1.2 Η ιστορία της ναυτιλίας πριν και αμέσως μετά από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο (1930-1950).....	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1 Η άνοδος και η ύφεση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών.....	12
2.2 Χρηματοδότηση της ναυτιλίας.....	14
2.3 Η πορεία της ναυτιλίας από το έτος 2009 μέχρι και σήμερα.....	15
2.4 Οι πρώτες καλύτερες χώρες στην ναυτιλία.....	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

3.1 Μινωικές Γραμμές ANE.....	21
3.2 Οικονομικά Αποτελέσματα (Minoan Lines).....	23
3.3 Blue Star Ferries.....	26
3.4 Οικονομικά Αποτελέσματα (Blue star ferries).....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

4.1 Ο σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.....	31
4.2 Ορισμός Αριθμοδείκτη.....	31
4.3 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών.....	31
4.3.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	32
4.3.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας.....	32
4.3.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	34
5.1.1 Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας.....	34
5.1.2 Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας.....	35
5.1.3 Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας.....	36
5.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	38
5.2.1 Αποδοτικοότητας Ίδιων Κεφαλαίων.....	38
5.2.2 Απόδοσης Συνολικού Κεφαλαίου.....	39
5.2.3 Δείκτης Μικτού Κέρδους.....	41
5.2.4 Δείκτης Καθαρού Κέρδους.....	42
5.2.5 Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης.....	43
5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	44
5.3.1 Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Αποθεμάτων.....	44
5.3.2 Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	
Συμπεράσματα.....	48
Βιβλιογραφία	49
Παραρτήματα	51

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των δύο μεγάλων εταιρειών Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε.(Minoan Lines) και την Blue Star Ferries. 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 τριετίας 2012 –2014.

Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην ελληνική ναυτιλία.

Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά την οικονομική έρευνα που αφορά την ναυτιλία και αναλύοντας την χρηματοδότηση της ναυτιλίας καθώς και την πορεία της ναυτιλίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα οικονομικά στοιχεία τους.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφορά στην χρηματοοικονομική ανάλυση.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση και σύγκριση των δύο εταιρειών.

Τέλος, θα πούμε τα συμπεράσματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Ναυτιλία ορισμός

Με την οικονομική έννοια ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή δραστηριότητα

Η ναυτιλία διακρίνεται σε:

- Ναυτιλία αναμετρήσεως όπου τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα με γνωστά την πορεία, την ταχύτητα και το μεσολαβήσαντα χρόνο.
- Ακτοπλοϊκή ναυτιλία όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους πχ στενά, πορθμούς, διώρυγες και λιμάνια.
- Αστρονομική ναυτιλία αυτή λαμβάνει χώρα μακριά από τις ακτές με ωκεανοπλοΐα και γίνεται ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
- Ραδιοναυτιλία ή ηλεκτρονική ναυτιλία είναι το πλέον διαδεδομένο είδος ναυσιπλοΐας όπου γίνεται χρήση πληθώρας ηλεκτρονικών συσκευών πχ ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας.
- Πολική ναυτιλία είναι η ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές με τη χρήση ειδικών χαρτών.
- Ναυτιλία σωστικών λέμβων όπου ακολουθούνται ειδικοί μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

(<http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτιλία>)

1.2 Ιστορία της ναυτιλίας πριν και αμέσως μετά από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο (1930-1950)

Η αρχή της δεκαετίας του 1930 βρίσκει την Ελλάδα στη 10η θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.κ. Ο ελληνικός στόλος ήταν παρών στα μεγαλύτερα λιμάνια της υδρογείου και όλες τις θάλασσες, μεταφέροντας κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη. Ιδιαίτερη δραστηριότητα εμφάνιζαν τα ελληνικά πλοία στον Δούναβη, όπου η ελληνική σημαία βρισκόταν πρώτη στον πίνακα κινήσεως τόσο από άποψη πλοίων όσο και από χωρητικότητα, ενώ με μεγάλη διαφορά ακολουθούσε η ιταλική και αγγλική σημαία. Περισσότερα από 25 ελληνικά πλοία είχαν ναυλωθεί το 1935 από ιαπωνικές εταιρείες.

Η δεκαετία του 1930 είχε ξεκινήσει με κρίση στη διεθνή ναυλαγορά. Υπολογίζεται ότι το 1931 στο σύνολο των ελληνικών πλοίων το 22% ήταν σε αργία. Μόνο στον Πειραιά αργούσαν 76 φορτηγά πλοία. Παρά το γεγονός αυτό, οι έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν πλοία. Τα πλοία που αγόραζαν οι Έλληνες ήταν κυρίως αγγλικά φορτηγά 15-20 ετών το καθένα, αλλά και νεότερα, που κόστιζαν περισσότερο από 10.000 λίρες και είχαν μεταφορική ικανότητα 7-10 χιλιάδες τόνους φορτίου. Πρέπει να έχουμε υπόψη ότι στη δεκαετία 1930-1940, τα φορτηγά πλοία γραμμής είχαν κατά μέσο όρο χωρητικότητα 6.000-9.000 κοχ, ενώ πετρελαιοφόρο 15.000 κοχ θεωρείται πολύ μεγάλο.

Η κρίση του 1929 είχε σαν συνέπεια την πτώση των ναύλων και την υποτίμηση της αξίας των πλοίων κατά 67%. Η δυσπραγία της διεθνούς ναυλαγοράς που κράτησε αρκετά χρόνια, έστρεψε τους έλληνες πλοιοκτήτες στις ξένες σημαίες. Το 1932 σημειώνονται οι πρώτες εντάξεις ελληνοκτητών πλοίων σε αυτές με 40 πλοία να έχουν υψώσει ξένη σημαία, από τα οποία 22 την αγγλική και 10 την παναμαϊκή. Τα αίτια της ενέργειας αυτής του ελληνικού εφοπλισμού ανάγονται όχι μόνο στη διεθνή κρίση αλλά και σε άλλα εσωτερικά προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας. Σε ξένες σημαίες και ιδιαίτερα σε σημαίες ευκολίας οδηγούνται σταδιακά και τα πλοία άλλων ναυτιλιακών χωρών, έτσι ώστε λίγο πριν λήξει η δεκαετία του 1930 να φέρει σημαία ευκολίας το 1,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τα κυριότερα γεγονότα που σημειώθηκαν μέχρι την έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή αφορούσαν στην υποστήριξη της εθνικής ναυτιλίας από τις διάφορες χώρες μέσω του κρατικού τους μηχανισμού.

Στον ελληνικό χώρο, η δεκαετία 1930-1939 έχει πάρα πολλά να παρουσιάσει στον τομέα της κρατικής πολιτικής, τόσο αρνητικά όσο και θετικά. Γενικότερα πάντως η ελληνική ναυτιλιακή υποδομή υπήρξε πτωχή και παρατηρήσαμε τα πρώτα βήματα για τη βελτίωσή της. Η ναυτική πίστη εξέλειπε και τα κεφάλαια για τη δανειοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων ανευρίσκονται στο εξωτερικό. Στο τομέα αυτό η χώρα υστερούσε μέχρι το 1960, οπότε η εθνική τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας.

Η έναρξη του Β' Παγκόσμιου πολέμου βρήκε την ελληνική ναυτιλία να έχει επιλύσει ένα χρόνιο ζήτημα, αυτό που αφορούσε στην αυτονομία της διοίκησης του εμπορικού ναυτικού. Το 1936 αποδεσμεύτηκε η εμπορική ναυτιλία από το πολεμικό ναυτικό με τη δημιουργία ξεχωριστού υφυπουργείου ναυτικών, αρμόδιο για ναυτιλιακά ζητήματα που μετατράπηκε αμέσως μετά σε υφυπουργείο εμπορικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε ακόμα το ναυτικό επιμελητήριο που άρχισε τις εργασίες του το 1937. Στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία υπηρετούσαν το 1934 16.000 ναυτικοί, 18.000 το 1935 και 20.000 το 1938.

Η δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας των 559 πλοίων και 1,4 εκατ. το 1931 παρουσίασε στη δεκαετία 1930-1940 αξιόλογη εξέλιξη, αφού αυτή αριθμούσε σε 629 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,9 εκατ. έχοντας περάσει από την 10η παγκόσμια θέση το 1931 στην 9η το 1939. Το ακαθάριστο εισόδημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας το 1939 ήταν 7,7 εκατ. λιρών Αγγλίας και 250 εκατ. δρχ. ενώ το συνάλλαγμα που εισήχθη στην Ελλάδα σε 1,5 εκατ. λίρες.

Η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στον πόλεμο ήταν σημαντική. Σ' αυτόν έλαβε μέρος 600 περίπου πλοία του εμπορικού ναυτικού καθώς και 20.000 ναυτικοί. Όμως οι ελληνικές απώλειες σε πλοία κατά την διάρκεια του πολέμου ήταν 430 περίπου, καθώς και από την έναρξη μέχρι την λήξη του πολέμου η Ελλάδα θρήνησε 2.000 περίπου ναυτικούς.

Η λήξη του 1945 βρήκε τις χώρες που είχαν συμμετάσχει στον πόλεμο σε δύσκολη θέση, να προσπαθούν να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους. Η ελληνικά ναυτιλία, εκτός από την μεγάλη απώλεια των πλοίων της βρέθηκε αντιμέτωπη σε μια εσωτερική αναστάτωση μεταξύ των πλοιοκτητών, ναυτικών και κράτους, στο αυξημένο κόστος λειτουργίας των πλοίων λόγω αταξίας των πληρωμάτων. Πλοία να αγορασθούν δεν υπήρχαν και οι ναυπηγικές σχάρες των ναυπηγείων των διαφόρων χωρών είχαν κλειστεί με παραγγελίες των ομοεθνών τους, με αποτέλεσμα τον

αποκλεισμό των ελλήνων εφοπλιστών. Τα μόνα διαθέσιμα φορτηγά ήταν τα αμερικάνικα liberties όπου η Ελλάδα απέκτησε συνολικά 100 liberties, τα 15 από τα οποία της είχαν παραχωρηθεί από την αμερικανική κυβέρνηση πριν λήξει ο πόλεμος.

Το 1948 το εισόδημα της ελληνικής ναυτιλίας έφτασε τα 14 εκατ. δολάρια. Σημαντικό γεγονός της εποχής για την ελληνική ναυτιλία, ήταν η δυναμική είσοδος του εφοπλισμού στον τομέα των δεξαμενοπλοίων. Η δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων ανερχόταν σε 1.663 πλοία και η Ελλάδα απέκτησε 3 πλοία. Το 1949 η ελληνική ναυτιλία βρέθηκε με μεγάλο αριθμό πλοίων. Μόνο 23% των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου έφερε ελληνική σημαία. Ο ελληνόκτητος στόλος συνέχιζε να αυξάνεται και στη λήξη του 1950 αριθμούσε 989 πλοία όπου από αυτά 326 είχαν ελληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα ξένη.

Με την δύναμη αυτή η Ελλάδα κατέλαβε την τρίτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, με κριτήριο την ιδιοκτησία και όχι τη σημαία. Με στοιχεία του Lipyd's Register, η δύναμη της ναυτιλίας έφτασε το 1950 σε 30.852 πλοία. (Λαζάρου Θ.χουμανίδη-Κωσταντίνου Α.Ζώη. Αθήνα 1999)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1 Η άνοδος και η ύφεση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών

Η θαλάσσιες μεταφορές συμβάλουν στη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων φορτίων αλλά διαφόρων εμπορευμάτων και αγαθών με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων.

Στη περίοδο 2002-2007 οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των γρήγορων ρυθμών ανάπτυξης των οικονομιών των χωρών της Ν. Ασίας όπως Κίνας, Ρωσίας κ.α. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (μεταλλεύματα, πετρέλαιο, άνθρακα κ.α.) και απ' την άλλη σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων από αυτές τις χώρες στις χώρες καταναλώσεως αυτών των εμπορευμάτων (Ευρώπη, ΗΠΑ)

Όλο αυτό είχε σαν αποτέλεσμα σε συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά προϊόντων και αυτό σε εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς την περίοδο 2003-2008. Επίσης οδήγησε στη μεγάλη αύξηση του αριθμού χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Στη διετία 2007-2008 παραδόθηκαν περίπου 5.000 νέα πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα σχετικά με τα παλαιότερα πλοία. Όμως η μεγάλη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας με την είσοδο στην αγορά νέων πλοίων θεωρείται από τους αναλυτές ως βασικός παράγων που μαζί με την παγκόσμια κρίση οδήγησαν στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το γ' τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην ανατροπή του ανωτέρου σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε μέχρι τα μέσα του 2008.

Η μείωση του παγκόσμιου ΑΕΠ σταδιακά, η μείωση του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών είχε σαν αποτέλεσμα της κατακόρυφης πτώσης της ζήτησεως θαλάσσιων μεταφορών και ακόμα σε μεγαλύτερη πτώση των ναύλων. Εκτιμάται ότι το 10% του παγκόσμιου στόλου είναι αγκυροβολημένο λόγω αυτής της μειωμένης ζήτησης.

Υπάρχουν όμως και κάποιοι παράγοντες που μπορεί να αποτρέψουν την δημιουργία καταστάσεων αυξημένης υπερβάλλουσας παραγωγικής δυναμικότητας.

α) Η παραγωγική δυναμικότητα των ναυπηγείων παγκοσμίως δεν επαρκεί για να ολοκληρωθεί η κατασκευή και να πραγματοποιηθεί η παράδοση των νέων πλοίων.

β) Η είσοδος στην αγορά μεγαλύτερων bulk carriers θα καταστήσει τις μεταφορές αυτές οικονομικά προσιτές και θα συμβάλει στη μείωση του κόστους εισαγωγής μεταλλευμάτων στην Κίνα και σε άλλες χώρες.

γ) Στο τομέα των tankers οι ναύλοι ανέκαμψαν τους τελευταίους μήνες διότι πολλά πλοία χρησιμοποιούνται ως χώροι αποθηκείωσης πετρελαίου από εταιρίες οι οποίες επιδιώκουν να επωφεληθούν από την αναμενόμενη ανάκαμψη των τιμών του πετρελαίου με την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Σε κάθε περίπτωση, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκόσμιου εμπορίου.

(Οικονομικό Δελτίο Alpha bank 2009, σελ. 21 έως 24).

2.2 Χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας μέσω ναυτιλιακών δανείων είναι ιδιαίτερη, έχει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά:

α) Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησης περίπου 70%.

β) Οι οικονομικοί κύκλοι είναι πολύ έντονη αφού επηρεάζονται από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση του ναύλου. Οι διακυμάνσεις αυτές έχουν σαν αποτέλεσμα τη μη ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.

γ) Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης των πλοίων και της κατάστασης των ναυτιλιακών εταιριών - πολλές έχουν την έδρα τους σε υπεράκτιες χώρες.

Παρόλες αυτές τις δυσκολίες η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007, οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα.

Ιδιαίτερα η επιτυχημένη και μικρά πορεία των ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς εμπορίου προέλκυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στο κλάδο και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο. Όμως η χρηματοοικονομική κρίση επηρεάζει και τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων στην παγκόσμια ναυτιλία.

(Οικονομικό Δελτίο Alpha bank 2009, σελ. 33 έως 34)

2.3 Η πορεία της ναυτιλίας από το έτος 2009 μέχρι και σήμερα

Έντονα προβληματισμένη για την πορεία της ναυτιλίας το 2009, μεσούσης της διεθνούς οικονομικής κρίσης, εμφανίζεται η ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με τη μειωμένη ζήτηση εμπορευμάτων, διεθνώς, που έχει ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση των ναύλων και κυρίως αυτών του ξηρού φορτίου. Παράλληλα, η έλλειψη ρευστότητας πολλών τραπεζών, που διαθέτουν ισχυρά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια, έχει υποχρεώσει τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να ακυρώσουν μέρος ή ακόμη και ολόκληρο το ναυπηγικό τους πρόγραμμα προκειμένου να διατηρήσουν ρευστότητα για τις τρέχουσες συναλλαγές τους. Οι πρώτες εκτιμήσεις για το 2009, όπως ανέφεραν εφοπλιστικοί κύκλοι, είναι συγκρατημένες καθώς αναμένεται ύφεση η οποία «δεν θα τελειώσει γρήγορα»... Χαρακτηριστικές για την πορεία της ναυτιλίας το 2009 είναι οι θέσεις που εξέφρασαν στελέχη των εταιρειών Moeller-Maersk A/S και Neptune Orient Lines Ltd (οι μεγαλύτεροι αποστολείς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο) τα οποία κάνουν λόγο «για μειωμένη ζήτηση εξαιτίας της άρνησης των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τις συναλλαγές εν μέσω ύφεσης».

Η κρίση είχε ως αποτέλεσμα να μειωθούν δραματικά οι αποτιμήσεις των εισηγμένων ναυτιλιακών στις χρηματιστηριακές αγορές. Από τις 25 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ και του Λονδίνου, οι περισσότερες έχουν καταγράψει σημαντικές απώλειες στην αξία τους. Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας XRTC, συμβούλου επί ναυτιλιακών θεμάτων, τις μεγαλύτερες απώλειες στην αξία των μετοχών τους κατέγραψαν οι εταιρείες Agies Maritime με υποχώρηση κατά 75%, η Excel Maritime «έχασε» σχεδόν το 60% της αξίας της, ενώ η μετοχή της Navios υποχώρησε κατά 46%. Η δραματική υποχώρηση της αξίας των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών -ελληνικών και ξένων- είχε ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να αποφασίσουν σημαντικές περικοπές ή ακόμη και αναστολές στα προγράμματα ναυπηγήσεων. (Νίκου Μπαρδουνια, η καθημερινή, 2009)

Ωστόσο το 2010, παρά την κρίση, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών έφτασαν τα 15,5 δις. ευρώ, που προέρχονται από 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.

Η ναυτιλία φέρνει πολύ περισσότερα χρήματα στη χώρα από τον τουρισμό (περίπου 9,5 δις ανά έτος) και ελαφρώς λιγότερα από το σύνολο των εξαγωγών (17 δις.) Στη δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία

συνεισέφερε 140 δισ. ευρώ σε εισπράξεις από ξένο συνάλλαγμα στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Επίσης το 10% των συνολικών παραγγελιών των ναυπηγείων της άπω Ανατολής προέρχονταν από την Ελληνική ναυτιλία, την ίδια στιγμή που τα ελληνικά ναυπηγεία μαραζώνουν. (<http://www.dimiouргиaxana.gr/el/θεσεις/ναυτιλια>)

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική, με τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Παρά τη διεθνή ύφεση που συνεχίζει να αφήνει το αποτύπωμά της στη ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένουν σταθερά κυρίαρχη δύναμη στη διεθνή βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών.

Πρώτη στον κόσμο, με στόλο που αριθμεί 3.428 πλοία, η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σύμφωνα με τη νέα έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την περίοδο 2012-2013, που όμως εκτιμά ότι η ναυτιλιακή κρίση πιθανόν να συνεχισθεί για τα επόμενα τρία χρόνια. Παρά πάντως τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν σε 13,2 δισ. ευρώ, σε σύγκριση με 14 δισ. ευρώ το 2011, δηλαδή υπέστησαν μια μείωση της τάξης του 5,75%. Η χρηματοδότηση προς τη ναυτιλία -όπως αναφέρεται στην ετήσια έκθεση- ήταν σαφώς χαμηλότερη το 2012, δεδομένου ότι μεγάλες διεθνείς τράπεζες συνέχισαν την αποχώρησή τους από την αγορά αυτή.

Η χρηματοδότηση προς τη ναυτιλία εξασφαλίστηκε μόνο από οργανωμένα επενδυτικά κεφάλαια και την ιδιωτική τοποθέτηση, αλλά η χαμηλή ναυλαγορά ή και η επακόλουθη μείωση της αξίας των πλοίων κατέστησαν τον δανεισμό ακόμη πιο προβληματικό.

Το 2012 τα οικονομικά στοιχεία του υπό ελληνική σημαία στόλου παρέμειναν αρκετά ικανοποιητικά, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση για την ελληνική ναυτιλία. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.939 πλοία που ισοδυναμούσαν με 43,6 εκ. gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς.

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία, χωρητικότητας 245 εκ. τόνων, αντιπροσωπεύοντας το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών-μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας.

Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων (αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγωγών πετρελαίου. (πρώτη στον κόσμο παρά την κρίση η ελληνική ναυτιλία, news 247, 2013, http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth_ston_kosmo_para_thn_krish_h_ellhnikh_naytilia.2324066.html?service=print)

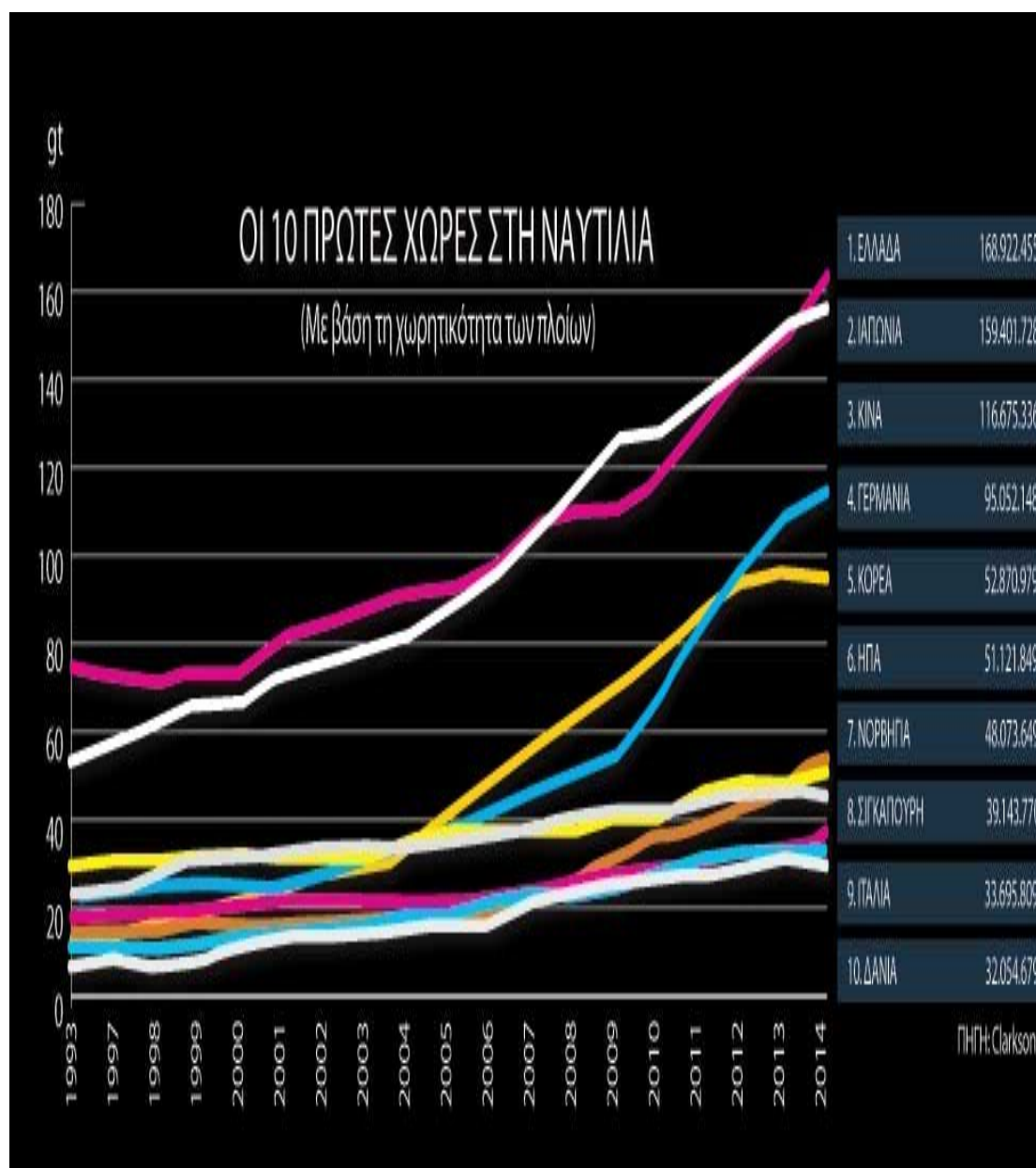
Η ολοκλήρωση του 2013 βρήκε τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν 3.669 πλοία (άνω των 1.000 gt) μεταφορικής ικανότητας 261,63 εκατ. τόνων (dwt), τα οποία αντιπροσώπευαν το 16,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Στο τέλος Δεκεμβρίου 2013 οι παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών για νέες ναυπηγήσεις έφθασαν τα 371 πλοία χωρητικότητας 32,6 εκατ. τόνων. Οι παραγγελίες αφορούσαν 149 δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 18,32% της χωρητικότητας των υπό ναυπήγηση πλοίων παγκοσμίως. Σε αυτά περιλαμβάνονται 58 δεξαμενόπλοια LNG/LPG (αντιπροσωπεύουν το 25,94% της παγκόσμιας χωρητικότητας) και 51 τάνκερ μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (14,24% της παγκόσμιας χωρητικότητας). Επιπλέον είχαν δοθεί παραγγελίες για 169 φορτηγά (αντιστοιχούν στο 15% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας), 48 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (7,08% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε υπό ναυπήγηση πλοία) και 5 πλοία άλλων τύπων. Το 2013 τα έσοδα της Ελλάδας σε συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών από εταιρείες ελληνικών συμφερόντων έφθασαν τα 12.089,90 εκατ. ευρώ έναντι 13.287 εκατ. ευρώ το 2012. Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, σύμφωνα με μελέτη της Boston Consulting Group (Οκτώβριος 2013) ξεπερνούσε το 7% το οικονομικό έτος 2012.

Με 156 πλοία και 23,6 εκατ. τόνους χωρητικότητας ενισχύθηκε ο ελληνόκτητος στόλος το 2014, με τους Έλληνες εφοπλιστές να κατέχουν το 15,9% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Έτσι, το 2014 ο υπό ελληνική σημαία στόλος παρουσίασε αύξηση κατά 20 πλοία σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά, ο οποίος έφθασε τα 839 πλοία, ενώ αυξήθηκε και η χωρητικότητά του στα 80,4 εκατομμύρια τόνους από 76,1 πέρυσι.

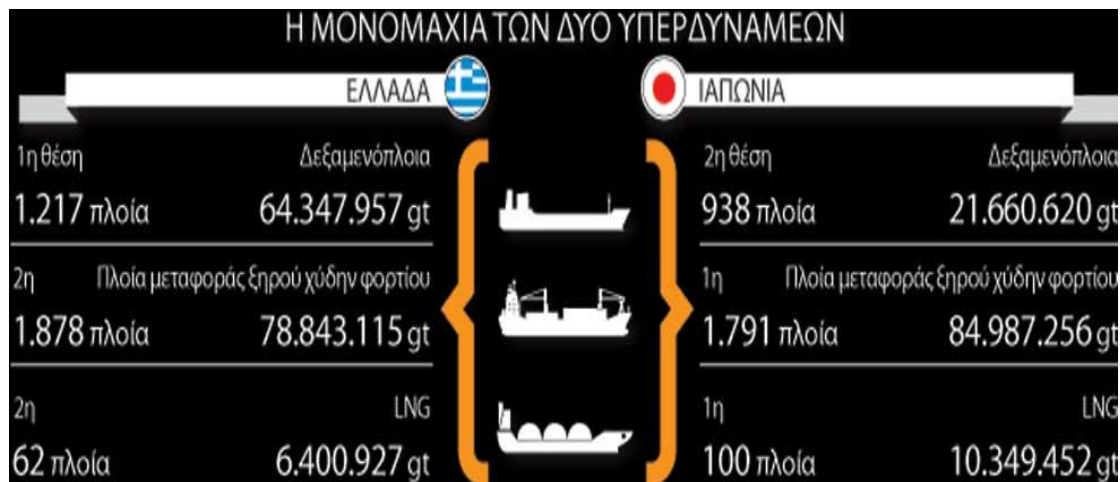
Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register-fairplay και του Committee ο ελληνικών συμφερόντων στόλος έφθασε τα 4.057 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 314,4εκατομμυρίω τόνων.

(<http://www.newsbomb.gr/oikonomia/naytilia/story/573307/o-laos-ypoferei-kai-oi-efoplistes-vasileyoyyn>)

2.4 Οι πρώτες καλύτερες χώρες στην ναυτιλία



Η Ελλάδα της ναυτιλίας βρίσκεται στην πρώτη θέση του κόσμου και οι Έλληνες εφοπλιστές σπάνε το ένα ρεκόρ μετά το άλλο επενδύοντας περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη ναυτιλιακή δύναμη στον πλανήτη. Ένα στα πέντε πλοία που παραγγέλλονται στα ναυπηγεία του κόσμου ανήκει σε Έλληνες και ένα στα τρία πλοία που αγοράζονται ανήκει σε ελληνικών συμφερόντων εταιρείες. Ο τίτλος της μεγαλύτερης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο ανήκει μετά από μια περίοδο δέκα ετών και πάλι στην Ελλάδα.



Ωστόσο η έκρηξη επενδύσεων στη ναυτιλία συνεχίζεται και το 2014 με τους Έλληνες εφοπλιστές να καταρρίπτουν κάθε ρεκόρ στις ναυπηγήσεις και αγορές πλοίων. Το πρώτο τρίμηνο του 2014 τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα τοποθέτησαν νέες παραγγελίες για τη ναυπήγηση 95 πλοίων μεταφορικής ικανότητας 8,33 εκ. τόνων, η αξία των οποίων υπερβαίνει τα 6,5 δις. δολάρια, ενώ το αντίστοιχο περυσινό διάστημα είχαν τοποθετηθεί παραγγελίες για 42 πλοία. Την ίδια περίοδο οι Έλληνες εφοπλιστές αγοράζουν μετά μανίας και μεταχειρισμένα πλοία. Συγκεκριμένα, στη διάρκεια του διαστήματος Ιανουαρίου-Μαρτίου 2014 οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες αγόρασαν 131 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 10,7 εκ. τόνων αξίας άνω των 3,3 δις. δολαρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

3.1 Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ

Με μία επιτυχημένη πορεία 43 χρόνων και πρωταγωνιστικό ρόλο στις γραμμές που δραστηριοποιείται, αποτελεί υπόδειγμα επιχειρηματικής πρωτοπορίας τόσο σε πανελλαδικό όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, έχοντας πλέον καθιερώσει το όνομά της στις κορυφαίες και συνεχώς εξελισσόμενες εταιρείες στο χώρο. Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 25 Μαΐου 1972 με την επωνυμία «Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και διακριτικό τίτλο «Μinoan Lines». Έχει έδρα το δήμο Ηρακλείου Κρήτης. Συνδυάζοντας άρτια την εμπειρία με τη διορατικότητα, η Minoan Lines χαράζει τη στρατηγική της τοποθετώντας το επιβατικό κοινό στο επίκεντρο κάθε καινοτόμου επιχειρηματικής της πρακτικής. Κύριο μέλημα της είναι ο σεβασμός στον επιβάτη, στους αυτοκινητιστές και στις συνεχώς εξελισσόμενες ανάγκες τους και δέσμευσή της να ανταποκρίνεται απέναντι τους με συνέπεια και αφοσίωση. Μέσω του εκσυγχρονισμού του στόλου της με υψηλής τεχνολογίας πολυτελή πλοία και των πιστοποιημένων στο σύνολο τους κατά τα διεθνή πρότυπα διαχείρισης ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται στο επιβατικό κοινό, η εταιρεία στοχεύει στη δημιουργία μίας μακροχρόνιας σχέσης εμπιστοσύνης. Με αυτά τα δεδομένα ευχαριστούμε θερμά το επιβατικό μας κοινό, τους πελάτες μας αυτοκινητιστές και τους συνεργάτες μας στην Ελλάδα και την Ευρώπη που μας στηρίζουν όλα αυτά τα χρόνια που δραστηριοποιούμαστε στην ακτοπλοΐα. Η MINOAN LINES αναδείχθηκε για τέταρτη συνεχή χρονιά (2008, 2009, 2011, 2012) ως η ακτοπλοϊκή εταιρεία με την καλύτερη φήμη για το 2012, κερδίζοντας το <<ΧΡΥΣΟ ΜΕΤΑΛΛΙΟ>> στην κατηγορία της. (www.minoan.gr)

Η Minoan Lines, μέσα σε αυτό το εξαιρετικά αντίξοο οικονομικό περιβάλλον, έχοντας τα τελευταία χρόνια ακολουθήσει πολιτική μείωσης του κόστους είναι σε θέση σήμερα να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που απορρέουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και να βελτιώνει συνεχώς το μερίδιο αγοράς στις γραμμές του εσωτερικού και του εξωτερικού. Επιπρόσθετα, η εταιρεία είναι απολύτως συνεπής στο πρόγραμμα αποπληρωμής των δανειακών της υποχρεώσεων. (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12443&subid=2&pubid=112872760>, 30/5/12)

Η Εταιρεία, παρά το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον, έχοντας υλοποιήσει μια σειρά αποφάσεων, έχει καταφέρει να βελτιώσει σημαντικά τις οικονομικές της επιδόσεις. Όσον αφορά το τραπεζικό δανεισμό, η Minoan Lines είναι απολύτως συνεπής στο πρόγραμμα αποπληρωμής των δανειακών της υποχρεώσεων και πληροί το σύνολο των οικονομικών όρων (covenants) όπως αυτοί αναγράφονται στη σχετική σύμβαση ομολογιακού δανείου. Συνέπεια των παραπάνω είναι η μείωση των χρηματοοικονομικών εξόδων της Εταιρείας κατά 38,4% περίπου το εννεάμηνο του 2014 έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2013. Επιπρόσθετα, το Μάρτιο του 2014 ολοκληρώθηκε με επιτυχία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ποσού € 30,6 εκ. Σημειώνεται ότι το Νοέμβριο του 2013 είχε ολοκληρωθεί αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ύψους € 50,5 εκ. Οι παραπάνω εξελίξεις ενδυναμώνουν περαιτέρω τη χρηματοοικονομική διάρθρωση της Εταιρείας και της επιτρέπουν να ξεπεράσει την οικονομική κρίση με τις μικρότερες δυνατές απώλειες.

(<http://www.bankwars.gr/2014/11/%CE%9Cinoan-lines>, 28/11/14)

3.2 Οικονομικά Αποτελέσματα (Minoan Lines)

Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος 31ης Δεκεμβρίου

	2014	2013	2012	2011
Συνεχιζόμενες δραστηριότητες				
Έσοδα Πωλήσεων	157.827	152.10	148.135	193.223
Κόστος Πωληθέντων	-138.427	-134.825	-151.272	-190.625
Μικτά κέρδη χρήσης	19.400	17.280	-3.136	2.598
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	808	959	1.112	312.396
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	-13.885	-14.662	-13.213	-19.208
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	-5.541	-5.581	-6.517	-7.552
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	-848	-1.627	-1.499	-3.950
Αποζημίωση διαθεσίμων προς πώληση χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων	-	-7.003	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων	-66	-10.904	-23.253	27.770
Χρηματοοικονομικά έσοδα	167	81	93.578	288.425
Χρηματοοικονομικά έξοδα	-4.512	-7.829	-10.023	-11.884
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	-4.345	-7.748	-9.929	-11.595
Έσοδα από μερίσματα συμμετοχών	2.295	297	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) από πώληση συμμετοχών	-	655	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης προ φόρων	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
Φόρος εισοδήματος	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης μετά από φόρους	-2.116	-17.700	-33.183	39.366
Λοιπά συνολικά εισοδήματα χρήσης				
Στοιχεία που δεν θα ταξινομηθούν μεταγενέστερα στην κατάσταση αποτελεσμάτων				
Αναλογιστικές (Ζημίες) / κέρδη	-41	334	20.000	-
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης μετά από φόρους	-2.157	-17.366	-53.183	-39.366
Τα Κέρδη/ (ζημίες) της χρήσης μετά από φόρους κατανέμονται σε:				
Ιδιοκτήτες μητρικής	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης μετά από φόρου	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
Τα συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης κατανέμονται σε:				
Ιδιοκτήτες μητρικής	-2.157	-17.366	-53.183	-39.366
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-

Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης μετά από φόρους	<u>-2.157</u>	<u>-17.366</u>	<u>-53.183</u>	<u>-39.366</u>
---	---------------	----------------	----------------	----------------

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31ης Δεκεμβρίου

	2014	2013	2012	2011
<u>Περιουσιακά στοιχεία</u>				
<u>Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</u>				
Ίδιο χρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία	230.654	237.696	243.273	417.069
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	217	299	333	399
Επενδύσεις σε ακίνητα	1.299	1.340	1.380	1.422
Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρίες	147.543	154.743	170.547	3.323
Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	50.570	50.570	57.572	77.500
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	<u>18.085</u>	<u>17.535</u>	<u>12.917</u>	<u>38.170</u>
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	<u>448.368</u>	<u>462.183</u>	<u>486.025</u>	<u>499.752</u>
<u>Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</u>				
Αποθέματα	2.308	3.715	6.595	9.934
Απαιτήσεις	27.669	31.292	36.390	56.877
Λοιπά στοιχεία κυκλοφορούντος ενεργητικού	2.286	6.597	4.622	4.907
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	20.220	19.124	19.509	20.260
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	<u>52.483</u>	<u>60.728</u>	<u>67.118</u>	<u>92.052</u>
Σύνολο περιουσιακών στοιχείων	<u>500.851</u>	<u>522.911</u>	<u>553.143</u>	<u>591.804</u>

Ίδια Κεφάλαια & Υποχρεώσεις

<u>Ίδια Κεφάλαια</u>				
Μετοχικό Κεφάλαιο	240.705	210.118	159.583	159.583
Διαφορά υπέρ το άρτιο	25.744	26.171	26.942	26.942
Λοιπά αποθεματικά	60.214	60.255	59.916	59.916
Αποτελέσματα εις νέο	<u>-92.856</u>	<u>-90.740</u>	<u>-53.033</u>	<u>19.850</u>
Ίδια Κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής	233.807	205.804	173.409	226.592
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	233.807	205.804	173.409	226.592
<u>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</u>				
Δάνεια	194.410	210.539	-	242.795
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	-	-	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	1.362	1.360	1.724	2.060
Μελλοντικά έσοδα κρατικών				

επιχορηγήσεων	3.643	3.836	4.029	4.223
Λοιπές προβλέψεις	189	83	83	-
Σύνολο Μακροπρόθεσμων				
Υποχρεώσεων	199.604	215.818	5.837	249.079
<u>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</u>				
Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις	8.022	13.421	24.896	27.342
Δάνεια-Βραχυπρόθεσμο μέρος πληρωτέο την επόμενη χρήση	16.259	16.259	242.925	16.258
Υποχρεώσεις από φόρους εισοδήματος	-	-	-	-
Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	43.159	71.609	106.075	72.531
Σύνολο Βραχυπρόθεσμων				
Υποχρεώσεων	67.440	101.289	373.897	116.132
Σύνολο Υποχρεώσεων	267.044	317.107	379.734	365.212
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων				
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων	500.851	522.911	553.143	591.804

Το Μη Κυκλοφορούν Ενεργητικό (πάγιο) διαμορφώθηκε σε € 454,51 εκατ. έναντι € 466,65 εκατ. την 31/12/2013 μειωμένο κατά € 12,14 εκατ. γεγονός που οφείλεται κυρίως στις αποσβέσεις της χρήσης. Το Κυκλοφορούν Ενεργητικό παρουσιάζει μείωση κατά € 7,88 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 54,79 εκατ. έναντι € 62,67 εκατ. την 31/12/2013. Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στη μείωση των απαιτήσεων των αποθεμάτων και των λοιπών στοιχείων κυκλοφορούντος ενεργητικού. Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν μείωση κατά € 1,09 εκατ. σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρήση και διαμορφώθηκαν σε € 19,56 εκατ. Η εν λόγω μείωση οφείλεται κυρίως στον περιορισμό των εξόδων διάθεσης. Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης 2014 διαμορφώθηκαν σε κέρδη € 0,08 εκατ. έναντι ζημιών € 14,78 εκατ. της περασμένης χρήσης (2013). Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν αύξηση κατά € 0,71 εκατ. σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρήση και διαμορφώθηκαν σε € 20,65 εκατ. Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης 2013 διαμορφώθηκαν σε ζημίες € 14,78 εκατ. έναντι ζημιών € 51,31 εκατ. της περασμένης χρήσης (2012). Και τέλος της χρήσης 2012 διαμορφώθηκαν σε ζημίες € -20,99 εκατ. έναντι ζημιών € - 24,81 εκατ. της περασμένης χρήσης.

3.3 Blue Star Ferries

Η Blue star ιδρύθηκε το 1965 από την οικογένεια Στρίντζη από το Ληξούρι Κεφαλονιάς. Η εταιρεία παρέχει τις υπηρεσίες προς τα νησιά του Αιγαίου. Η εταιρεία μετονομάστηκε σε Blue Star Ferries το 2000 μετά την εξαγορά της "Attica Group" με ποσοστό 48% στην εταιρεία. Η Blue star ferries περιέχει και την Superfast Ferries καθώς και οι δύο είναι μέρος της Attica Group. Το 2006, η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. αγόρασε την ναυτιλιακή εταιρεία ΔANE Sea Lines. Το πιο παλιό πλοίο της είναι το Horizon το 1987, το οποίο ανακαινίστηκε το 2000. Τα επόμενα πλοία που ακολούθησαν είναι το 1990 το Galaxy το οποίο ανακαινίστηκε το 2015, 1992 το Diagoras το οποίο ανακαινίστηκε το 2006, 2000 το Blue star 1 και 2, 2002 το Paros και Naxos. Στη συνέχεια η Blue Star Ferries κατασκευάσει δύο πλοία, πλοίο τύπου σε ναυπηγεία της Daewoo στην Κορέα. Το πρώτο πλοίο που ονομάζεται το Blue Star Delos παραδόθηκε στις πρώτες 10 μέρες του Οκτωβρίου του 2011 και το δεύτερο το Blue Star Patmos τον Ιούλιο του 2012. Το Blue Star Delos είναι σήμερα στη γραμμή: Πειραιά-Πάρο-Νάξο-Ιο-Θήρα και Blue Star Πάτμος στη διαδρομή: Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη (Λέσβος). (http://el.wikipedia.org/wiki/Blue_Star_Ferries)

Η εταιρεία Blue Star Ferries επιβάλλει αυστηρά μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, την ποιότητα του στόλου, και την παροχή του υψηλότερου επιπέδου παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες από την αρχή της δραστηριότητάς της. Στόχος της εταιρείας είναι να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο στον κλάδο και θα συνεχίσει να αναπτύσσει και να υιοθετεί μέτρα που θα διασφαλίζουν την παροχή της καλύτερης δυνατής ποιότητας υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Γι' αυτό το σκοπό η εταιρεία συνεργάζεται με τα πιο σύγχρονα ναυπηγεία για να διασφαλίσει ότι όλα τα πλοία της διαθέτουν τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα ώστε η λειτουργία τους να σέβεται και να προστατεύει την ανεκτίμητη αλυσίδα ζωής, τόσο της θάλασσας όσο και του αέρα. Παράλληλα, τα πλοία του στόλου πιστοποιούνται σύμφωνα με τα αυστηρότερα κριτήρια για την προστασία του περιβάλλοντος. Τον Σεπτέμβριο του 2002, η Superfast Ferries και η Blue Star Ferries έγιναν οι πρώτες ελληνικές εταιρείες της επιβατηγού ναυτιλίας που έλαβαν την πιστοποίηση ISO 14001 Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. Συγκεκριμένα η Blue Star Ferries S.A., όπως και τα πλοία Blue Star 1, Blue Star 2, Blue Star Ithaki και Blue Horizon πιστοποιήθηκαν κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001. Η πιστοποίηση έγινε από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς Ομίλου Εταιρειών American Bureau of Shipping. Κατά τον ίδιο τρόπο τα καινούρια πλοία που προστέθηκαν στην εταιρεία το 2003 Blue

Star Paros και Blue Star Naxos πιστοποιήθηκαν κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001 τον Αύγουστο του 2003. Ωστόσο από το 2000 και μέχρι σήμερα έχει βραβευτεί πολλές φορές. Για το 2006,2011 και 2012 έχει διακριθεί η καλύτερη εταιρία της χρονιάς για την επιβατηγό ναυτιλία στην λίστα του Lloyd's List. (www.bluestarferries.gr)

3.4 Οικονομικά Αποτελέσματα (Blue Star Ferries)

Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος 31ης Δεκεμβρίου

	2014	2013	2012	2011
Πωλήσεις	143.780	132.018	112.516	124.432
Κόστος πωληθέντων	-105.449	-101.967	-92.684	-105.774
Μικτό κέρδος	38.33	30.051	19.832	18.658
Έξοδα διοίκησης	-7.19	-7.400	-8.470	-10.611
Έξοδα διάθεσης	-9.242	-10.655	-8.893	-12.954
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	3	681	1.258	1.537
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημιές) χρήσης προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων	22.237	12.677	3.727	-3.370
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	-894	47	-42	-
Χρηματοοικονομικά έξοδα	-7.693	-4.882	-4.541	-6.256
Χρηματοοικονομικά έσοδα	225	125	47	64
Αποζημίωση στοιχείων ενεργητικού	-	-	-705	-17.308
Κέρδη / (ζημιές) από την πώληση ενσώματων παγίων	4.008	-	-	3.974
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	17.883	7.967	1.514	-22.896
Φόρος εισοδήματος	-85	9	-31	-35
Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους	17.798	7.976	1.545	-22.931
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους της εταιρίας	17.79	7.976	-1.545	-22.931
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή βασικά (σε ευρώ)	0,2274	0,1019	0,0197	0,2930
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή	-	-	-	-
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους	17.798	7.976	1.545	-22.931
Λοιπά συνολικά έσοδα περιόδου προ φόρων	-4.472	-225	-	-
Λοιπά συνολικά έσοδα περιόδου, καθαρά από φόρους	-4.472	-225	-	-
Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα περιόδου μετά φόρων	13.326	7.751	-1.545	22.931
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους της εταιρίας	13.326	7.751	-1.545	-22.931
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31ης Δεκεμβρίου

	2014	2013	2012	2011
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού				
Ενσώματα πάγια	272.220	237.875	248.562	260.493
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	641	728	778	786
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	639	540	540	540
Σύνολο	273.500	239.143	249.880	261.819
Κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού				
Αποθέματα	1.676	2.100	2.247	5.384
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	16.837	14.490	5.267	3.576
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	97.931	101.643	102.973	99.687
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.706	8.687	4.550	1.645
Σύνολο	124.150	126.920	115.037	110.292
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	-	-	-	-
Σύνολο ενεργητικού	397.649	366.063	364.917	372.111
Ίδια Κεφάλαια & Υποχρεώσεις				
<u>Ίδια κεφάλαια</u>				
Μετοχικό κεφάλαιο	229.325	229.325	229.325	229.325
Αποθεματικά εύλογης αξίας	-4.402	-	-	-
Λοιπά αποθεματικά	5.158	5.158	5.158	5.158
Αποτελέσματα εις νέον	14.507	-3.221	-10.972	-9.427
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής	244.588	231.262	223.511	225.056
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	244.588	231.262	223.511	225.056
<u>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</u>				
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	15	15	15	15
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	504	430	291	549
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	127.872	-	-	-
Μακροπρόθεσμες προβλέψεις	667	667	652	652
Σύνολο	129.058	1.112	958	1.216
<u>Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</u>				
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	8.824	11.541	7.755	5.268
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	-	-	-	4
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	3.698	116.313	125.586	127.507
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	6.558	5.835	7.107	13.060
Σύνολο	24.004	133.689	140.448	145.839
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				

προοριζόμενα προς πώληση	-	-	-	-
Σύνολο υποχρεώσεων	153.062	134.801	141.406	147.055
Σύνολο ίδιων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	<u>397.649</u>	<u>366.063</u>	<u>364.917</u>	<u>372.111</u>

Ο συνολικός κύκλος εργασιών στη χρήση 2014, ανήλθε σε 143,8 εκατ. ευρώ και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων έφθασαν τα 33,5 εκατ. ευρώ έναντι κύκλου εργασιών 132,0 εκατ. ευρώ και κερδών προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων 23,7 εκατ. ευρώ της χρήσης του 2013.

Τα έξοδα διοίκησης στη χρήση του 2014 μειώθηκαν σε 7,2 εκατ. ευρώ από 7,4 εκατ. ευρώ στη χρήση του 2013. Σημαντική μείωση σημείωσαν τα έξοδα διάθεσης σε 9,2 εκατ. ευρώ έναντι 10,7 εκατ. ευρώ στη χρήση του 2013. Τα λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης ανήλθαν σε 0,3 εκατ. ευρώ από 0,7 εκατ. ευρώ στη χρήση του 2013. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα της Εταιρίας στη χρήση του 2014 ανήλθαν σε 7,7 εκατ. ευρώ από 4,9 εκατ. ευρώ στη χρήση του 2013 και αφορούν κατά κύριο λόγο τους τόκους των ομολογιακών δανείων. Στη χρήση του 2014 η Εταιρεία είχε κέρδος 4,0 εκατ. ευρώ από την πώληση του πλοίου Blue star Ithaki. Η Εταιρία σημείωσε στη χρήση του 2014 κέρδη μετά από φόρους 17,8 εκατ. ευρώ έναντι αντίστοιχων κερδών 8,0 εκατ. ευρώ στη χρήση του 2013.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

4.1 Ο σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Βασικός στόχος της ανάλυσης χρηματοοικονομικών καταστάσεων είναι η διευκόλυνση της λήψης αποφάσεων οι οποίες αφορούν την αποτελεσματική κατανομή οικονομικών πόρων. Οι αποφάσεις αυτές επηρεάζουν άμεσα τα οικονομικά συμφέροντα των ομάδων οι οποίες χρησιμοποιούν τις λογιστικές καταστάσεις μίας επιχείρησης, όπως των μετόχων, των πιστωτών, της διοίκησης, των εργαζομένων, της πολιτείας, των πελατών, κλπ. Η λήψη αυτών των αποφάσεων απαιτεί εκτίμηση της μακροχρόνιας και βραχυχρόνιας δυνατότητας επιβίωσης καθώς και της αποδοτικότητας της επιχείρησης η οποία αποτελεί αντικείμενο ανάλυσης. Η ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων επιτρέπει την εκτίμηση τόσο του κινδύνου όσο και της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης προκειμένου να ληφθεί μια απόφαση σχετική με την κατανομή οικονομικών πόρων.

4.2 Ορισμός αριθμοδείκτη

Οι αριθμοδείκτες ή χρηματοοικονομικοί δείκτες είναι το πηλίκο μεταξύ επιλεγμένων αριθμητικών τιμών που λαμβάνονται από τις οικονομικές καταστάσεις μιας επιχείρησης. Καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής θέσεως ή της αποδοτικότητας των διάφορων τμημάτων ή ολόκληρων τομέων οι οποίοι αφορούν μία οικονομική μονάδα και σε τελική ανάλυση της πραγματικής καταστάσεως ολόκληρης της οικονομικής μονάδας ή και γενικότερα του κλάδου στον οποίο ανήκει η μονάδα αυτή.

4.3 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

Η χρήση των αριθμοδεικτών αποτελεί ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο στα χέρια ενός ικανού αναλυτή. Μπορούν να καλύψουν αδυναμίες της επιχείρησης σε διάφορους τομείς και να βοηθήσουν τη διοίκηση της να λάβει έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως σε συγκρίσεις μεταξύ επιχειρήσεων, η χρήση τους αποδεικνύεται όχι μόνο πολύτιμη, αλλά και απαραίτητη αφού τα απόλυτα μεγέθη π.χ. κέρδη, πωλήσεις, πάγια, δεν αρκούν ή ελάχιστα προσφέρουν.

1. Αριθμοδείκτες Ρευστότητας
2. Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας
3. Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας
4. Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης

4.3.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης της επιχείρησης όσο και της ικανότητάς της να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Δείκτες Ρευστότητας είναι:

- Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητα
- Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας
- Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

4.3.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Με αυτούς μετράται η αποδοτικότητα μιας επιχειρήσεως, η δυναμικότητα των κερδών της και η ικανότητα της διοικήσεώς της. Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν τον βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχειρήσεως σε δεδομένη χρονική στιγμή.

Δείκτες Αποδοτικότητας είναι:

- Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων
- Απόδοσης Συνολικού Κεφαλαίου
- Δείκτης Μικτού Κέρδους
- Δείκτης Καθαρού Κέρδους
- Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

4.3.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Χρησιμοποιούνται προκειμένου να μετρηθεί ο βαθμός αποτελεσματικότητας μιας επιχειρήσεως στη χρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων, κατά πόσο δηλαδή γίνεται ή όχι χρησιμοποίηση αυτών.

Δείκτες Δραστηριότητας είναι:

- Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Αποθεμάτων
- Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

5.1.1 Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας

Με το δείκτη Άμεσης Ρευστότητας υπολογίζουμε τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού που ρευστοποιούνται ευκολότερα. Αυτά είναι τα ταμειακά διαθέσιμα και οι διάφορες απαιτήσεις. Σε αυτόν τον δείκτη θα πρέπει να έχουμε τιμές μεγαλύτερες της μονάδας για να θεωρείται ικανοποιητικός. Οι επιχειρήσεις που έχουν υψηλό δείκτη άμεσης ρευστότητας, σπάνια έχουν την ανάγκη δανεισμού. Ο δείκτης χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της ικανότητας της μονάδας καθώς και στην αξιολόγηση της απόδοσης του τμήματος πωλήσεων σε συνδυασμό και με τους όρους πωλήσεων.

$$\text{Άμεση ρευστότητα} = \frac{\text{κυκλοφορούν ενεργητικό-αποθέματα}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Minoan Lines

AP2012=0,16

AP2013=0,56

AP2014=0,74

Blue star ferries

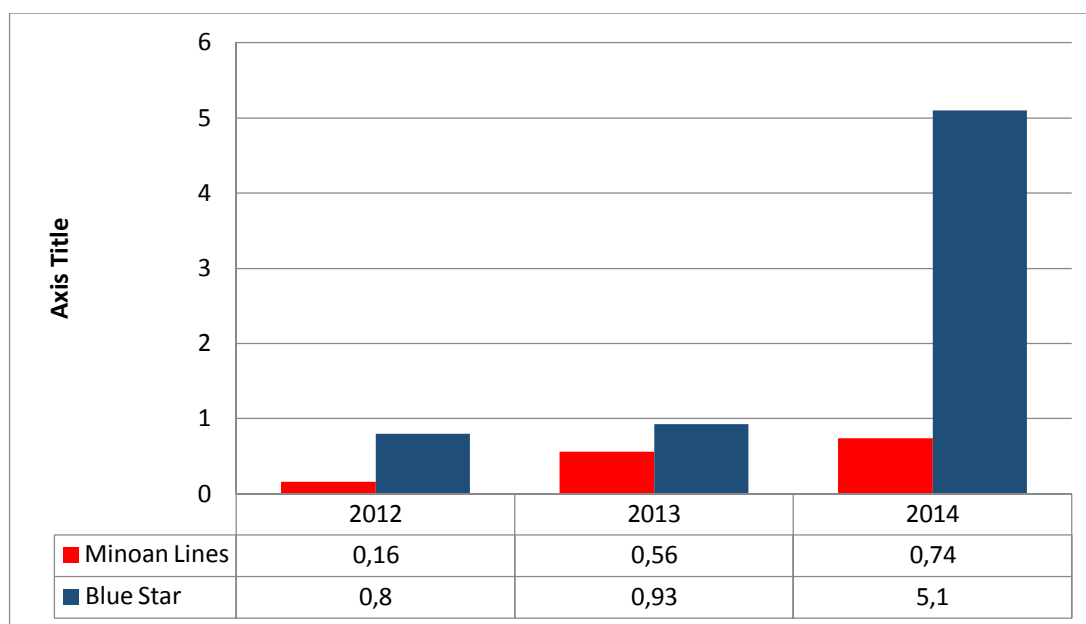
AP2012=0,80

AP2013=0,93

AP2014=05,10

Για την Minoan Lines και για τα τρία χρόνια εμφανίζεται χαμηλός, για το 2012 0,16 , για το 2013 0,56 και για το 2014 0,74. Τη χρήση του 2012 ο δείκτης είναι ανεπαρκής αφού είναι μικρότερος της μονάδας. Το 2013 εμφανίζει μία μικρή αύξηση αλλά και πάλι είναι ανεπαρκής. Το ίδιο συμβαίνει και για το 2014. Αντίθετα για την Blue Star το 2014 ο δείκτης αντιστοιχεί σε 5,10 αρκετά ικανοποιητικός αφού τα διαθέσιμα και οι απαιτήσεις της μπορούν να καλύψουν το σύνολο των πιστωτών της. Αντίθετα το 2012 και το 2013 ο δείκτης είναι χαμηλότερος και οι τιμές κυμαίνονται σε 0,80 και 0,93. Ωστόσο μόνο η blue star εμφανίζεται καλύτερη την χρονιά 2014 διότι όσο υψηλότερη εμφανίζεται η τιμή του δείκτη ,τόσο καλύτερη είναι η θέση της, σε σχέση με την minoan lines που εμφανίζει ανεπάρκεια.

Διαγραμματική απεικόνιση



5.1.2 Αριθμοδείκτης έμμεσης ρευστότητας

Ο δείκτης Έμμεσης Ρευστότητας δείχνει την ικανότητα ικανοποίησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος της μονάδας είναι ο δείκτης, τόσο πιο επαρκής είναι η ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της βραχυπρόθεσμης ρευστότητας της επιχείρησης και ιδιαίτερα στη χορήγηση πίστωσης από προμηθευτές.

Έμμεση ρευστότητα= κυκλοφορούν ενεργητικό
βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Minoan Lines

EP2012=0,18

EP2013=0,60

EP2014=0,77

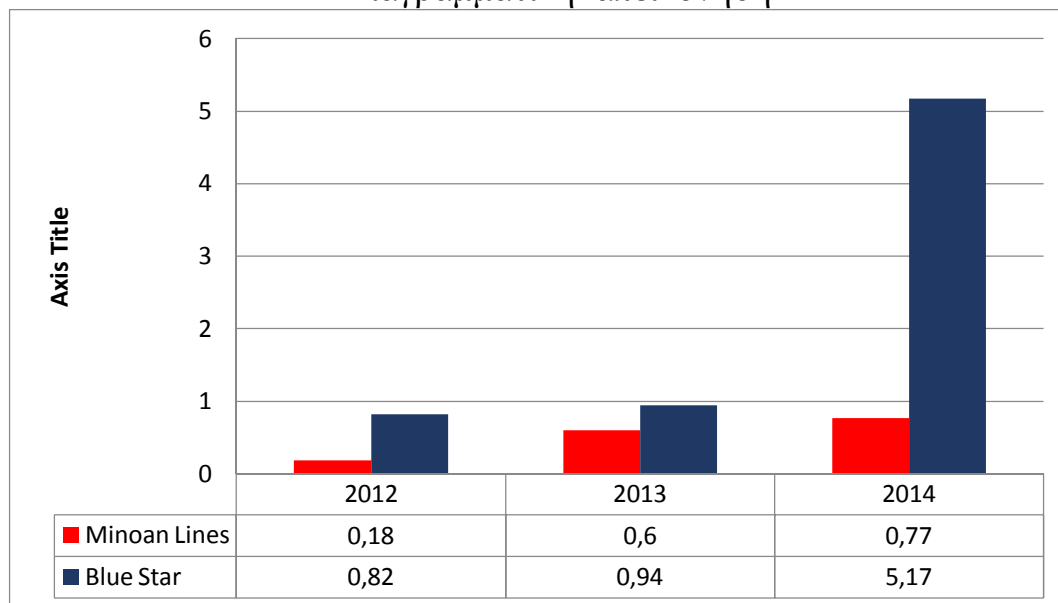
Blue star ferries

EP2012=0,82

EP2013=0,94

EP2014=5,17

Διαγραμματική απεικόνιση



Για την Minoan Lines η τιμή του δείκτη για το 2012 0,18 , για το 2013 0,60 και για το 2014 0,77 και διαπιστώνουμε ότι και για τα τρία χρόνια εμφανίζει πρόβλημα και αδυνατεί να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Αντίθετα η Blue Star το 2014 η τιμή του δείκτη είναι 5,17 , ποσό το οποίο ξεπερνά το φυσιολογικό εύρος και δείχνει ότι η επιχείρηση ανταποκρίνεται στις καθημερινές υποχρεώσεις της σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό. Ωστόσο η τιμές του δείκτη για το 2012 και το 2013 είναι 0,82 και 0,94 γεγονός που δείχνει πτωτική τάση τα προηγούμενα έτη. Αυτό οφείλεται στην αδυναμία των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού να εξοφλήσουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Ωστόσο βλέπουμε ότι μόνο η η blue star για την χρήση 2014 εμφανίζεται καλύτερη και έχει ικανοποιητική πορεία σε σχέση με την minoan lines που εμφανίζει ανεπάρκεια.

5.1.3 Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός προσδιορίζει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα διαθέσιμά της, προσδιορίζει δηλαδή την ικανότητα να εξοφλεί με μετρητά τις υποχρεώσεις αυτές. Ο δείκτης συνήθως είναι μικρότερος της μονάδος. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της ικανότητας της μονάδας αλλά και της αποδοτικότητα του τμήματος εισπράξεων και πληρωμών.

Ταμειακή ρευστότητα= διαθέσιμα+χρεώγραφα
β.υ-προκαταβολές πελατών

Minoan Lines

TP2012=0,20

TP2013=0,68

TP2014=1,05

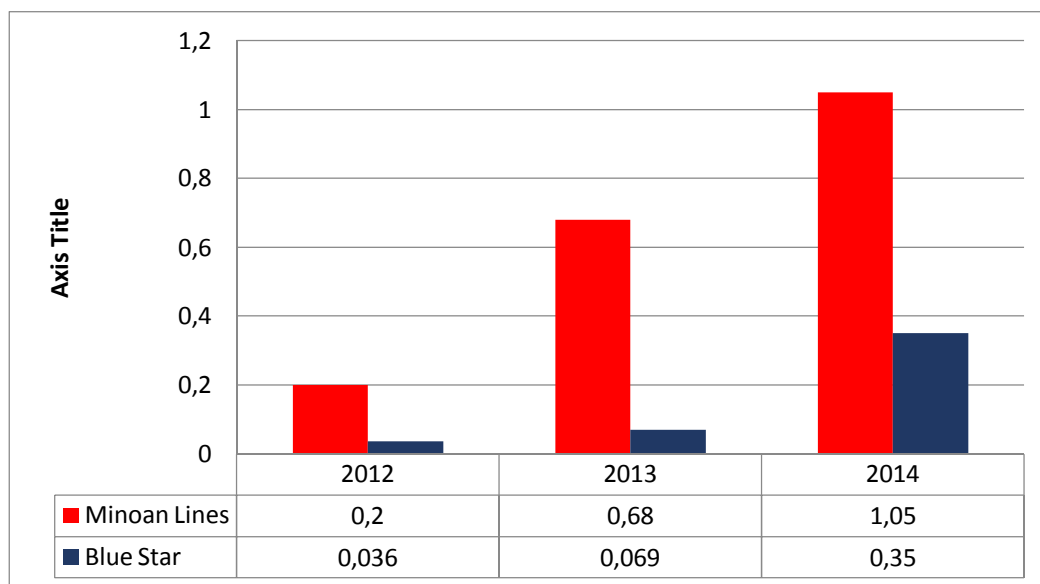
Blue star ferries

TP2012=0,036

TP2013=0,069

TP2014=0,35

Διαγραμματική απεικόνιση



Για την Minoan Lines η τιμή του δείκτη για το 2014 είναι 1,05 σε αντίθεση με το 2012 και το 2013 που οι τιμές αντιστοιχούν σε 0,20 και 0,68. Παρατηρείται ότι το 2014 ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας και αυτό μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα. Αντίθετα τις προηγούμενες χρονιές ο δείκτης είναι μικρός της μονάδας που σημαίνει ότι μπορεί να καλύψει τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ωστόσο και για την Blue Star και για τα τρία έτη έχει κακή ταμειακή πιστότητα αφού απέχει ορατά από την μονάδα, δηλαδή για το 2012 0,036 , για το 2013 0,069 και για το 2014 0,35. Εδώ παρατηρούμε μόνο το 2014 έχει ικανοποιητική τιμή και μπορεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της. όμως μπορούμε να πούμε ότι η minoan lines είναι πιο κοντά στο όριο τις χρονιές 2012 και 2013 από ότι η blue star η οποία δεν είναι σε θέση να καλύψει τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της σε μεγάλο βαθμό τις χρονιές 2012 και 2013.

5.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

5.2.1 Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων αποτελεί ένα πολύ σημαντικό δείκτη, ο οποίος δείχνει την αποτελεσματικότητα με την οποία τα ίδια κεφάλαια απασχολούνται στην επιχείρηση δηλαδή κατά πόσο επιτυγχάνεται η πραγματοποίηση του στόχου ο οποίος είναι η πραγματοποίηση κερδών. Ένας χαμηλός δείκτης αποδοτικότητας σε κάποιες περιπτώσεις αποτελεί επακόλουθο της λανθασμένης χρησιμοποίησης των κεφαλαίων της επιχείρησης. Αντιθέτως ένας υψηλός αριθμοδείκτης είναι ένδειξη ότι η επιχείρηση πάει καλά και αυτό οφείλεται λαμβανόμενων υπ' όψιν των γενικότερων συγκυριών στην ικανότητα της διοίκησης να χρησιμοποιεί σωστά τα κεφάλαια της. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται στην απόδοση ιδίων κεφαλαίων ο οποίος στην απλή σύγκριση αριθμοδεικτών του ίδιου κλάδου υποτίθεται ότι είναι περίπου ο ίδιος για όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου, χρησιμεύει στην εκτίμηση της ικανοποιητικής ή μη αμοιβής των κεφαλαίων των ιδιοκτητών σε μια επιχείρηση.

$$ΑΙΚ = \frac{\text{καθαρά κέρδη}}{\text{ίδια κεφάλαια}} * 100$$

Minoan Lines

ΑΙΚ2012=-0.13 ή 13%

ΑΙΚ2013=-0,052 ή 5,2%

ΑΙΚ2014=-0,28 ή 28%

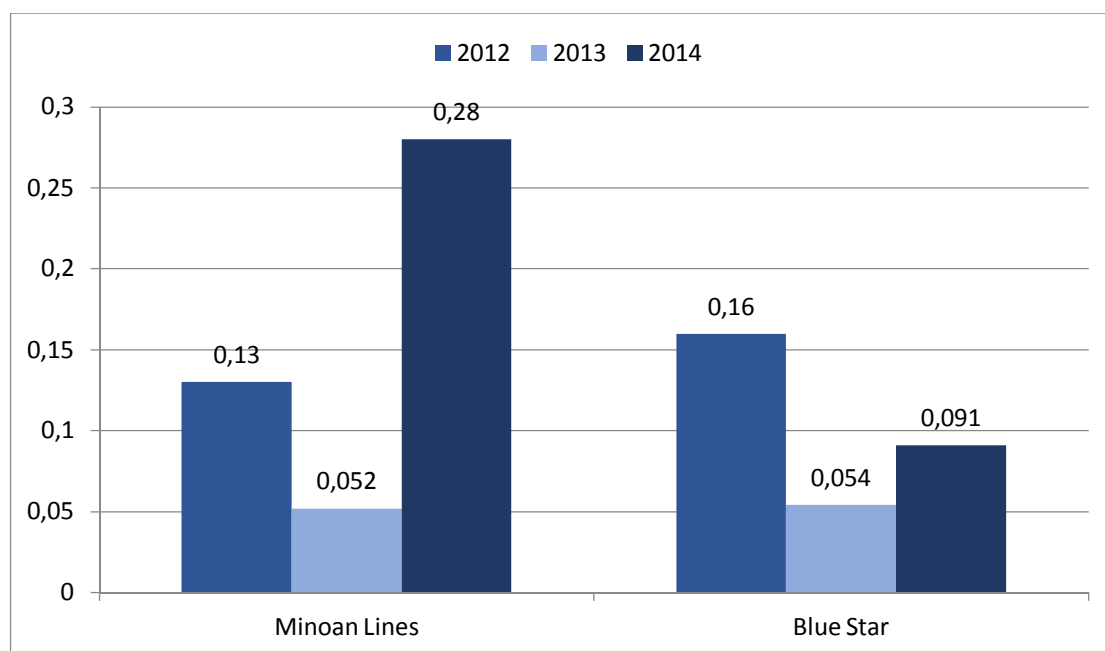
Blue star ferries

ΑΙΚ2012=0.16 ή 16%

ΑΙΚ2013=0,054 ή 5,4%

ΑΙΚ2014=0,091 ή 9,1%

Διαγραμματική απεικόνιση



Ο δείκτης της αποδοτικότητας I.K. για την Minoan Lines αντίστοιχα και για τα τρία έτη κυμαίνεται στα ποσοστά : 13%, -5,2% και -28%. Και για τα τρία έτη αντιμετωπίζει πρόβλημα και δεν έχει καλή αποδοτικότητα. Ομοίως, για την Blue Star: 16%, -5,4% και -9,1%. Οι τιμές των δεικτών και για τις δύο εταιρείες οφείλονται στις ζημιές που παρουσιάζονται και δεν μπορούν να αξιοποιήσουν αποδοτικά τα κεφάλαιά τους. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε ανεπαρκή διοίκηση.

5.2.2 Απόδοσης Συνολικού Κεφαλαίου

Με τον αριθμοδείκτη αυτόν διαπιστώνουμε το περιθώριο κέρδους που η επιχείρηση επιτυγχάνει από τις λειτουργικές της δραστηριότητες, δηλαδή εκφράζει την ικανότητα μιας επιχείρησης να πραγματοποιεί καθαρά κέρδη μετά φόρων σε σχέση με τις πωλήσεις της. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται στην απόδοση συνόλου επενδεδυμένων κεφαλαίων έχει ευρεία χρήση και πολλούς ενδιαφερόμενους. Συνιστά τη βασικότερη ένδειξη αποδοτικότητας μίας μονάδας ανεξάρτητα της πηγής των διάφορων κεφαλαίων της και αντανακλά την ικανότητα να παράγει κέρδη.

$$\text{ΑΣΚ} = \frac{\text{καθαρά κέρδη}}{\text{Μ.Ο ενεργητικού}} * 100$$

Minoan Lines

ΑΣΚ2012=-0.042 ή 4,2%

ΑΣΚ2013=-0,021 ή 2,1%

ΑΣΚ2014=-0,13 ή 13%

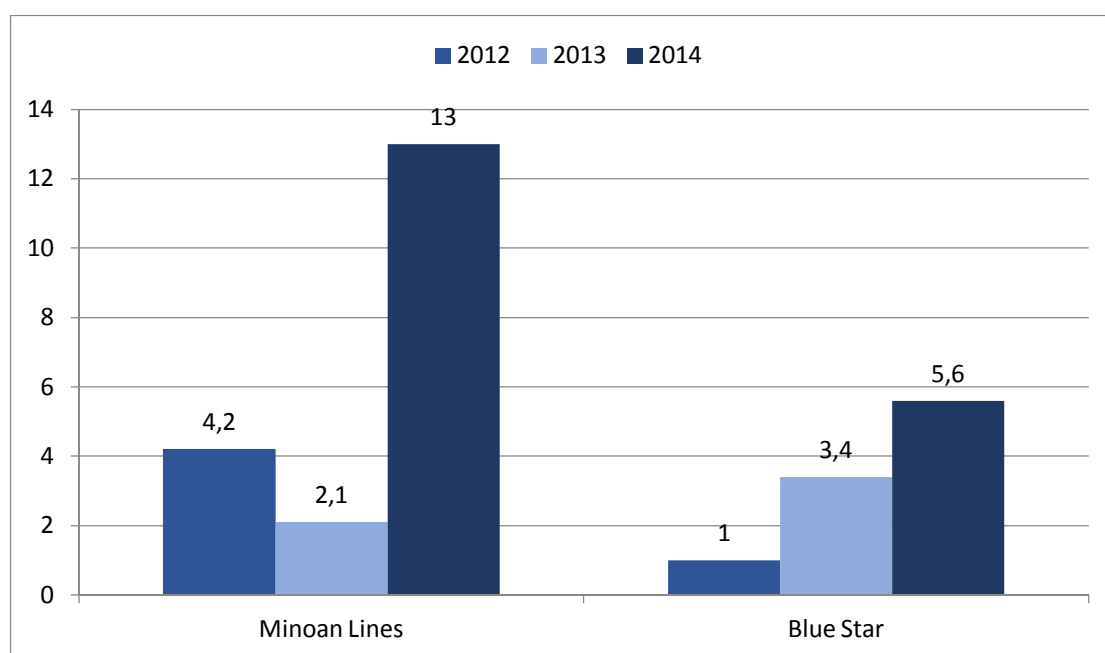
Blue star ferries

ΑΣΚ2012=0.010 ή 1%

ΑΣΚ2013=0,034 ή 3,4%

ΑΣΚ2014=0,056 ή 5,6%

Διαγραμματική απεικόνιση



Ο δείκτης της αποδοτικότητας Σ.Κ. για την Minoan Lines αντίστοιχα και για τα τρία έτη κυμαίνεται στα ποσοστά : 4,2%, -2,1% και -13%. Ομοίως, για την Blue Star: 1%, -3,4% και -5,6%. Παρουσιάζει έναν όχι ιδιαίτερα επικερδή χαρακτήρα, αφού δεν εμφανίζει κάποιο ικανοποιητικό ποσοστό περιθωρίου κέρδους. Ωστόσο ο δείκτης εμφανίζεται αρνητικός για τις χρονιές 2013 και 2014 οπότε δεν είναι κερδοφόρες.

5.2.3 Δείκτης Μικτού Κέρδους

Ο δείκτης αυτός δείχνει τη σχέση των μικτών αποτελεσμάτων προς τις καθαρές πωλήσεις. Ο δείκτης μετρά την αποδοτικότητα των πωλήσεων και αντανακλά την αποτελεσματικότητα του τμήματος πωλήσεων. Μια επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη, όταν έχει μεγάλο ποσοστό μικτού κέρδους, που να της επιτρέπει να καλύπτει τα λειτουργικά και άλλα έξοδα της και συγχρόνως της αφήνει ικανοποιητικό καθαρό κέρδος σε σχέση με τις πωλήσεις και τα ίδια κεφάλαια που απασχολεί. Ο δείκτης αυτός μετρά την αποδοτικότητα των πωλήσεων μίας επιχείρησης και αντανακλά την αποτελεσματικότητα του τμήματος πωλήσεων και διαμορφώνει συμφέρουσες τιμές.

$\Delta\text{MK} = \frac{\text{μικτά αποτελέσματα}}{\text{καθαρές πωλήσεις}}$

Minoan Lines

$\Delta\text{MK}_{2012} = -0,021$ ή 2,1%

$\Delta\text{MK}_{2013} = 0,11$ ή 11%

$\Delta\text{MK}_{2014} = -0,12$ ή 12%

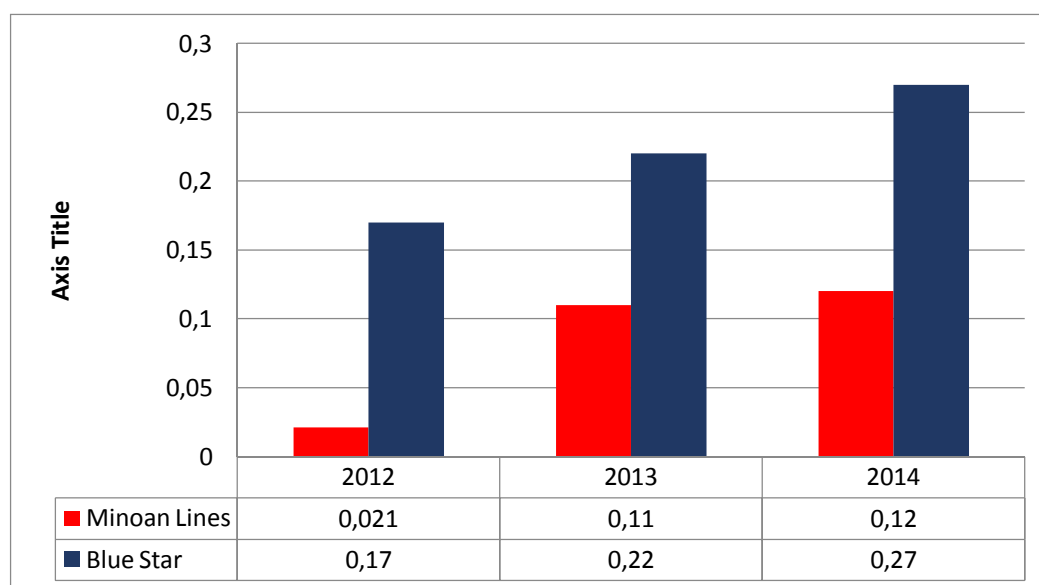
Blue star ferries

$\Delta\text{MK}_{2012} = 0,17$ ή 17%

$\Delta\text{MK}_{2013} = 0,22$ ή 22%

$\Delta\text{MK}_{2014} = -0,27$ ή 27%

Διαγραμματική απεικόνιση



Ο δείκτης μικτού κέρδους για την Minoan Lines αντίστοιχα και για τα τρία έτη κυμαίνεται στα ποσοστά : -2,1%, 11% και -12%. Ομοίως, για την Blue Star: 17%, 22% και -27%. Ο δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδος 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. Ωστόσο εδώ βλέπουμε ότι και οι δύο εταιρείες με δυσκολία προσπαθούν να καλύψουν τα έξοδά τους.

5.2.4 Δείκτης Καθαρού Κέρδους

Ο αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους είναι ένας σημαντικός δείκτης γιατί μας δείχνει τη σχέση μεταξύ καθαρού κέρδους και των πωλήσεων. Ταυτόχρονα σε συνδυασμό με τις πωλήσεις, προσδιορίζει το ύψος των καθαρών κερδών, το οποίο επιδρά στην αποδοτικότητα των κεφαλαίων της επιχείρησης. Γενικότερα όσο υψηλή είναι η τιμή του, τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση.

$\Delta\text{ΚΚ} = \frac{\text{καθαρά κέρδη}}{\text{προς πωλήσεις}}$

Minoan Lines

$\Delta\text{ΚΚ}2012 = -0,22$ ή 22%

$\Delta\text{ΚΚ}2013 = -0,12$ ή 12%

$\Delta\text{ΚΚ}2014 = -0,013$ ή 1,3%

Blue star ferries

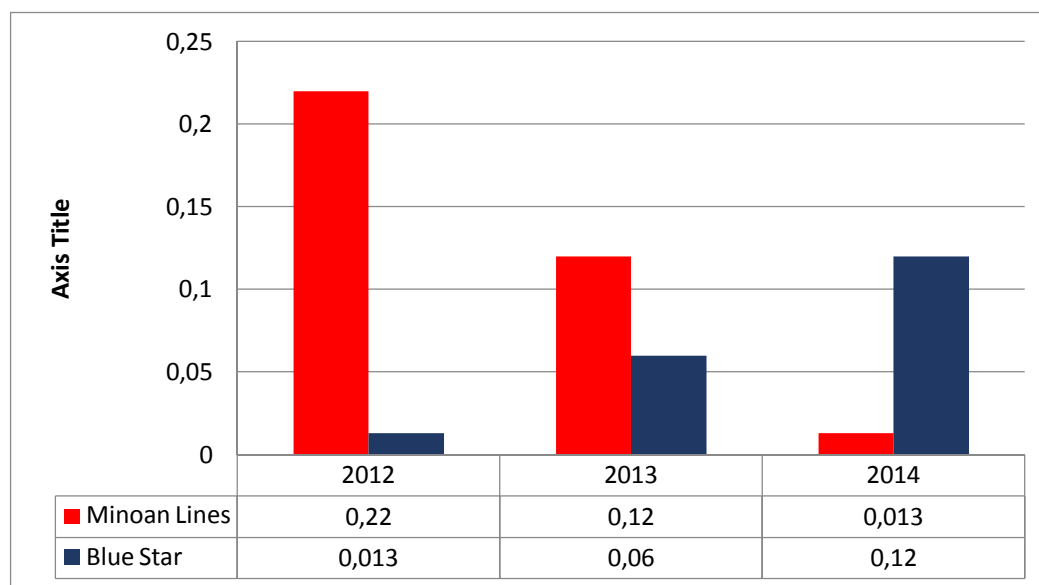
$\Delta\text{ΚΚ}2012 = -0,013$ ή 1,3%

$\Delta\text{ΚΚ}2013 = 0,060$ ή 6%

$\Delta\text{ΚΚ}2014 = 0,12$ ή 12%

Ο δείκτης του καθαρού κέρδους για την Minoan Lines αντίστοιχα και για τα τρία έτη κυμαίνεται στα ποσοστά : -22%, -12% και -1,3%. Εδώ βλέπουμε και για τα τρία έτη έχει αρνητικά αποτελέσματα το οποίο σημαίνει ότι δεν έχει κέρδη αλλά ζημίες προηγούμενων ετών. Ομοίως, για την Blue Star: -1,3%, 6% και 22%. Ωστόσο και εδώ βλέπουμε ότι για το 2012 και 2013 οι τιμές του δείκτη δεν είναι ικανοποιητικές σε σχέση με το 2014 που μπορούμε να πούμε ότι ο δείκτης είναι καλός.

Διαγραμματική απεικόνιση



5.2.5 Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

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. Ο δείκτης χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της κεφαλαιακής μόχλευσης από τη διοίκηση και στη πρόβλεψη των μεταβολών στα καθαρά κέρδη της επιχείρησης σε σχέση με μεταβολές στα ολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης.

$$O.M = \frac{\text{ενεργητικό}}{I.K}$$

Minoan Lines

$$O.M_{2012} = 3,18$$

$$O.M_{2013} = 2,54$$

$$O.M_{2014} = 2,14$$

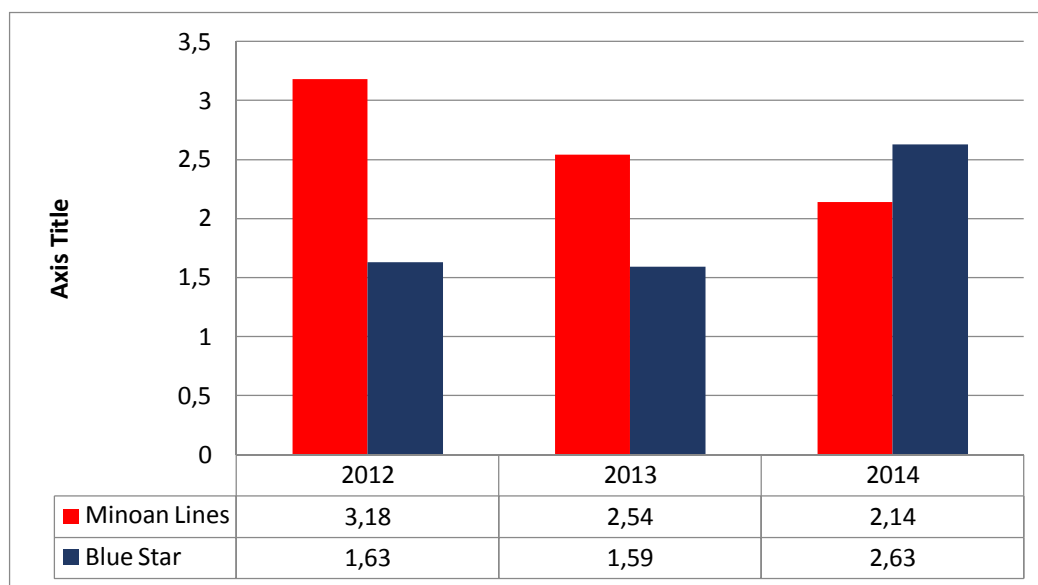
Blue star ferries

$$O.M_{2012} = 1,63$$

$$O.M_{2013} = 1,59$$

$$O.M_{2014} = 2,63$$

Διαγραμματική απεικόνιση



Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης και για τις δύο εταιρείες είναι μεγαλύτερος της μονάδας που σημαίνει ότι γίνεται σωστά χρήση με τα κεφάλαια των μετόχων των εταιρειών και είναι επωφελή για την εταιρεία.

5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

5.3.1 Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Αποθεμάτων

Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα εμπορεύσιμα αποθέματα της μονάδος ανακυκλώνονται μέσα στη χρήση δηλαδή μετατρέπονται σε υπόλοιπα πελατών και από εκεί σε μετρητά ή γραμμάτια και πάλι σε αποθέματα. Σε ημέρες δείχνει πόσο διάστημα απαιτείται για τη ρευστότητα των αποθεμάτων. Είναι αρκετά μεγαλύτερος της μονάδος. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται στην καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδας.

$$\text{ΚΤ αποθεμάτων} = \frac{\text{κόστος πωληθέντων}}{\text{μέσος όρος αποθεμάτων}} = \text{φορές/έτος}$$

Minoan Lines

ΚΤΑποθ.2012=18,3φορές/έτος

ΚΤΑποθ.2013=26,3φορές/έτος

ΚΤΑποθ.2014=45,9φορές/έτος

Blue star ferries

ΚΤΑποθ.2012=24,2φορές/έτος

ΚΤΑποθ.2013=46,9φορές/έτος

ΚΤΑποθ.2014=55,8φορές/έτος

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

ΖωήΑποθ.2012=20ημέρες

ΖωήΑποθ.2012=15 ημέρες

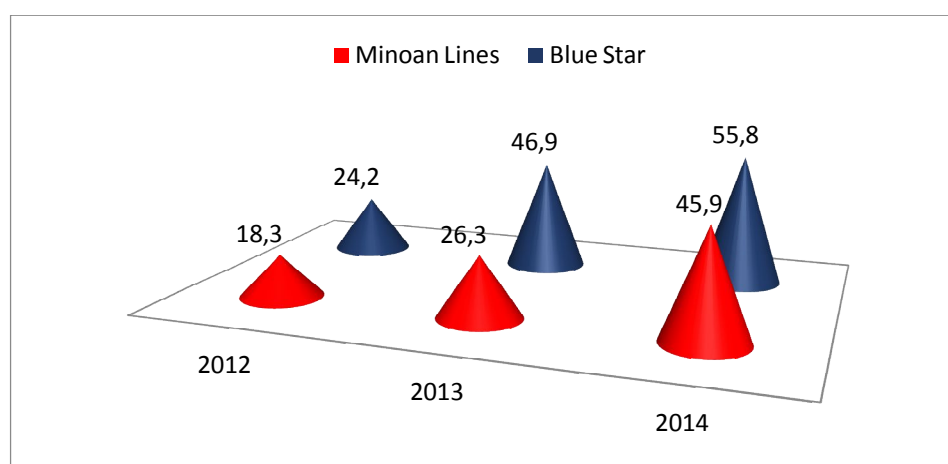
Ζωή Αποθ.2013=14 ημέρε

ΖωήΑποθ.2013=8 ημέρες

Ζωή Αποθ.2014=8 ημέρες

ΖωήΑποθ.2014=7 ημέρες

Διαγραμματική απεικόνιση



Οι τιμές του δείκτη για την Minoan Lines το 2012 είναι 18,3 φορές/έτος δηλαδή 20 ημέρες, το 2013 είναι 26,3 φορές/έτος δηλαδή 14 ημέρες και για το 2014 είναι 45,9 φορές/έτος δηλαδή 8 ημέρες. Για την Blue Star το 2012 είναι 24,2 φορές/έτος δηλαδή 15 ημέρες, το 2013 είναι 46,9 φορές/έτος δηλαδή 8 ημέρες και για το 2014 είναι 55,8 φορές/έτος δηλαδή 7 ημέρες. Βλέπουμε ότι και οι δύο εταιρείες έχουν σωστή κυκλοφοριακή ταχύτητα και τα αποθέματα ρευστοποιούνται ικανοποιητικά.

5.3.2 Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων

Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές μέσα στη χρήση ανακυκλώνονται τα υπόλοιπα του λογαριασμού απαιτήσεων και είναι βοηθητικός στην αξιολόγηση των δεικτών ρευστότητας. Σε ημέρες δείχνει το διάστημα που απαιτείται για την είσπραξη/ ρευστοποίηση των υπόλοιπων αυτών. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται συμπληρωματικά και σε συνδυασμό με τους δείκτες ρευστότητας, στην καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδας. Χρησιμεύει επίσης στην αξιολόγηση της απόδοσης της πολιτικής πωλήσεων και πίστωσης προς τους πελάτες της επιχείρησης.

$$\text{ΚΤ απαιτήσεων} = \frac{\text{πωλήσεις} = \text{φορές/έτος}}{\text{μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

Minoan Lines

ΚΤ Απαιτ.2012=3,17

ΚΤ Απαιτ.2013=4,49

ΚΤ Απαιτ.2014=5,35

Blue star ferries

ΚΤ Απαιτ.2012=25,4

ΚΤ Απαιτ.2013=13,3

ΚΤ Απαιτ.2014=9,18

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

Ζωή Απαιτ.2012=115 ημέρες

Ζωή Απαιτ.2013=81 ημέρες

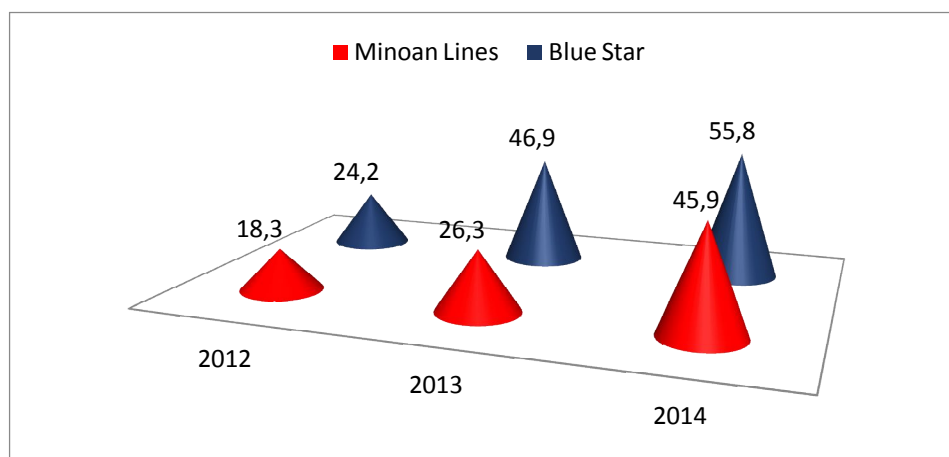
Ζωή Απαιτ.2014=68 ημέρε

Ζωή Απαιτ.2012=14 ημέρες

Ζωή Απαιτ.2013=27 ημέρες

Ζωή Απαιτ.2014=40 ημέρες

Διαγραμματική απεικόνιση



Οι τιμές του δείκτη για την Minoan Lines το 2012 είναι 3,17 φορές/έτος δηλαδή 115 ημέρες, το 2013 είναι 4,49 φορές/έτος δηλαδή 81 ημέρες και για το 2014 είναι 5,35 φορές/έτος δηλαδή 68 ημέρες. Για την Blue Star το 2012 είναι 25,4 φορές/έτος δηλαδή 14 ημέρες, το 2013 είναι 13,3 φορές/έτος δηλαδή 27 ημέρες και για το 2014 είναι 9,18 φορές/έτος δηλαδή 40 ημέρες. Εδώ βλέπουμε ότι η Minoan Lines μέσα σε τρία χρόνια έχει μικρή αύξηση εισπραξης των απαιτήσεών της χωρίς αυτό να είναι αρνητικό, αφού ο αριθμός των ημερών εξακολουθεί να είναι σε χαμηλά επίπεδα. Αντίθετα με την Blue Star υπάρχει αύξηση εισπραξης των απαιτήσεων, που σημαίνει μεγαλύτερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες. Αυτό συμβαίνει γιατί η εταιρεία δεν εισπράττει κατευθείαν τις απαιτήσεις της και αυτό γίνεται γιατί οι πελάτες της δεν εξοφλούν άμεσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ελληνική ναυτιλία επηρεάστηκε από τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες. Ο κλάδος της ακτοπλοΐας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας. Οι δύο εταιρείες Minoan lines και Blue star ferries που ανήκουν στον κλάδο της ακτοπλοΐας και είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α αντιμετώπισαν οικονομικά προβλήματα.

Με την χρήση αριθμοδεικτών πραγματοποιήθηκε η χρηματοοικονομική ανάλυση με στοιχεία, που αξιοποιήθηκαν και αξιολογήθηκαν, αντλούμενα από τις οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών. Στην ανάλυση των αποτελεσμάτων λάβαμε υπόψη ότι οι εταιρείες δραστηριοποιούνται σε έναν κλάδο με έντονη εποχικότητα στους επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, με υψηλότερη κίνηση τους μήνες Ιούνιο με Σεπτέμβριο και χαμηλότερη τους μήνες Νοέμβριο με Φεβρουάριο.

Ωστόσο οι αριθμοδείκτες ρευστότητας έδειξαν ότι η Minoan Lines και για τα τρία χρόνια ο δείκτης της εμφανίζεται ανεπαρκής και δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της. Μόνο στον δείκτη ταμειακή ρευστότητα τις χρονιές 2012 και 2013 μπόρεσε να καλύψει τις υποχρεώσεις της. Αντίθετα η Blue star ferries για τις χρονιές 2012 και 2013 εμφανίζεται με χαμηλό δείκτη σε σχέση με το 2014.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

Λαζάρου Θ.Χουμανίδη-Κωσταντίνου Α.Ζώη : Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτήτων χρόνων μέχρι σήμερα. Σύγχρονη εκδοτική ΕΠΕ Αθήνα 1999

Ελένη Α.Θανοπούλου : Ελληνική και διεθνής ναυτιλία. Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 1994

Κωνσταντίνος Κάντζος : Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Εκδοτικός οίκος "ΦΑΙΔΙΜΟΣ" Αθήνα 2013

Νικήτα Α. Νιάρχου : Χρηματοοικονομική ανάλυση λογιστικών καταστάσεων, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004

INTERNET SITES

1. <http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτιλία>
2. Alfa Bank : Οικονομικό δελτίο, τεύχος 110. Ανακτήθηκε τον Οκτώβριο 2009, από http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf
3. Το βήμα (2010), αντέχει η ελληνική ναυτιλία στα μποφόρ της κρίσης. Ανακτήθηκε 6 Ιουνίου 2010, από <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=335865>
4. Νίκου Μπαρδουνια (2009), η καθημερινή, η παγκόσμια ναυτιλία πλέει στα παραγμένα νερά της κρίσης. Ανακτήθηκε 4 Ιανουαρίου 2009, από <http://www.kathimerini.gr/345146/article/oikonomia/epixeirhseis/h-pagkosmia-naytilia-pleei-sta-taragmena-nera-ths-krishs>
5. Ναυτιλία, <http://www.dimourgiaxana.gr/el/θεσεις/ναυτιλια>
6. news 247 (2013), πρώτη στον κόσμο παρά την κρίση η ελληνική ναυτιλία. Ανακτήθηκε 8 Ιουλίου 2013, από http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth_ston_kosmo_para_thn_krish_h_ellhnikh_naytilia.2324066.html?service=print
7. Ο λαός υποφέρει και οι εφοπλιστές βασιλεύουν. Ανακτήθηκε 2 Απριλίου 2015, από

<http://www.newsbomb.gr/oikonomia/naytilia/story/573307/o-laos-ygoferei-kai-oi-efoplistes-vasileyoygn>

8. Ημερησία, minoan lines: ζημιές 13,26 εκατ. ευρώ στο ά τρίμηνο, Ανακτήθηκε 30 Μαΐου 2012 , από <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12443&subid=2&pubid=112872760>

9. www.minoan.gr

10. BANK, Minoan lines : επέστρεψε στην κερδοφορία το 9μηνο του 2014. Ανακτήθηκε 28 Νοεμβρίου 2014

11. www.bluestarferries.gr

12. http://el.wikipedia.org/wiki/Blue_Star_Ferries

13. <https://el.wikipedia.org/wik/Αριθμοδείκτη>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

<u>Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος 31ης Δεκεμβρίου Minoan Lines</u>				
	2014	2013	2012	2011
Συνεχιζόμενες δραστηριότητες				
Έσοδα Πωλήσεων	157.827	152.10	148.135	193.223
Κόστος Πωληθέντων	-138.427	-134.825	-151.272	-190.625
Μικτά κέρδη χρήσης	19.400	17.280	-3.136	2.598
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	808	959	1.112	312.396
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	-13.885	-14.662	-13.213	-19.208
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	-5.541	-5.581	-6.517	-7.552
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	-848	-1.627	-1.499	-3.950
Αποζημίωση διαθεσίμων προς πώληση χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων	-	-7.003	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων	-66	-10.904	-23.253	27.770
Χρηματοοικονομικά έσοδα	167	81	93.578	288.425
Χρηματοοικονομικά έξοδα	-4.512	-7.829	-10.023	-11.884
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	-4.345	-7.748	-9.929	-11.595
Έσοδα από μερίσματα συμμετοχών	2.295	297	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) από πώληση συμμετοχών	-	655	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης προ φόρων Φόρος εισοδήματος	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης μετά από φόρους	-2.116	-17.700	-33.183	39.366
Λοιπά συνολικά εισοδήματα χρήσης				
Στοιχεία που δεν θα ταξινομηθούν μεταγενέστερα στην κατάσταση αποτελεσμάτων				
Αναλογιστικές (Ζημίες) / κέρδη	-41	334	20.000	-
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης μετά από φόρους	-2.157	-17.366	-53.183	-39.366
Τα Κέρδη/ (ζημίες) της χρήσης μετά από φόρους κατανέμονται σε:				
Ιδιοκτήτες μητρικής	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημίες) χρήσης μετά από φόρου	-2.116	-17.700	-33.183	-39.366
Τα συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης κατανέμονται σε:				
Ιδιοκτήτες μητρικής	-2.157	-17.366	-53.183	-39.366
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα χρήσης μετά από φόρους	-2.157	-17.366	-53.183	-39.366

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31ης Δεκεμβρίου Minoan Lines

	2014	2013	2012	2011
<u>Περιουσιακά στοιχεία</u>				
<u>Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</u>				
Ίδιο χρησιμοποιούμενα				
ενσώματα πάγια στοιχεία	230.654	237.696	243.273	417.069
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	217	299	333	399
Επενδύσεις σε ακίνητα	1.299	1.340	1.380	1.422
Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρίες	147.543	154.743	170.547	3.323
Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	50.570	50.570	57.572	77.500
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	18.085	17.535	12.917	38.170
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	448.368	462.183	486.025	499.752
<u>Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</u>				
Αποθέματα	2.308	3.715	6.595	9.934
Απαιτήσεις	27.669	31.292	36.390	56.877
Λοιπά στοιχεία κυκλοφορούντος ενεργητικού	2.286	6.597	4.622	4.907
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	20.220	19.124	19.509	20.260
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	52.483	60.728	67.118	92.052
Σύνολο περιουσιακών στοιχείων	500.851	522.911	553.143	591.804
<u>Ίδια Κεφάλαια & Υποχρεώσεις</u>				
<u>Ίδια Κεφάλαια</u>				
Μετοχικό Κεφάλαιο	240.705	210.118	159.583	159.583
Διαφορά υπέρ το άρτιο	25.744	26.171	26.942	26.942
Λοιπά αποθεματικά	60.214	60.255	59.916	59.916
Αποτελέσματα εις νέο	-92.856	-90.740	-53.033	19.850
Ίδια Κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής	233.807	205.804	173.409	226.592
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	233.807	205.804	173.409	226.592
<u>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</u>				
Δάνεια	194.410	210.539	-	242.795
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	-	-	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	1.362	1.360	1.724	2.060
Μελλοντικά έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	3.643	3.836	4.029	4.223
Λοιπές προβλέψεις	189	83	83	-
Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων	199.604	215.818	5.837	249.079
<u>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</u>				
Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές				

υποχρεώσεις	8.022	13.421	24.896	27.342
Δάνεια–Βραχυπρόθεσμο μέρος πληρωτέο την επόμενη χρήση	16.259	16.259	242.925	16.258
Υποχρεώσεις από φόρους εισοδήματος	-	-	-	-
Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	43.159	71.609	106.075	72.531
Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων	67.440	101.289	373.897	116.132
Σύνολο Υποχρεώσεων	267.044	317.107	379.734	365.212
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων				
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων	500.851	522.911	553.143	591.804

Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος 31ης Δεκεμβρίου Blue Star Ferries

	2014	2013	2012	2011
Πωλήσεις	143.780	132.018	112.516	124.432
Κόστος πωληθέντων	-105.449	-101.967	-92.684	-105.774
Μικτό κέρδος	38.33	30.051	19.832	18.658
Έξοδα διοίκησης	-7.19	-7.400	-8.470	-10.611
Έξοδα διάθεσης	-9.242	-10.655	-8.893	-12.954
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	3	681	1.258	1.537
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	-	-	-	-
Κέρδη/ (ζημιές) χρήσης προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων	22.237	12.677	3.727	-3.370
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	-894	47	-42	-
Χρηματοοικονομικά έξοδα	-7.693	-4.882	-4.541	-6.256
Χρηματοοικονομικά έσοδα	225	125	47	64
Αποζημίωση στοιχείων ενεργητικού	-	-	-705	-17.308
Κέρδη / (ζημιές) από την πώληση ενσώματων παγίων	4.008	-	-	3.974
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	17.883	7.967	1.514	- 22.896
Φόρος εισοδήματος	-85	9	-31	-35
Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους	17.798	7.976	1.545	-22.931
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους της εταιρίας	17.79	7.976	-1.545	-22.931
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή βασικά (σε ευρώ)	0,2274	0,1019	0,0197	0,2930
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή	-	-	-	-
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους	17.798	7.976	1.545	-22.931
Λοιπά συνολικά έσοδα περιόδου προ φόρων	-4.472	-225	-	-
Λοιπά συνολικά έσοδα περιόδου, καθαρά από φόρους	-4.472	-225	-	-
Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα περιόδου μετά φόρων	13.326	7.751	-1.545	22.931
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους της εταιρίας	13.326	7.751	-1.545	-22.931
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31ης Δεκεμβρίου Blue Star Ferries

	2014	2013	2012	2011
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού				
Ενσώματα πάγια	272.220	237.875	248.562	260.493
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	641	728	778	786
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	639	540	540	540
Σύνολο	273.500	239.143	249.880	261.819
Κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού				
Αποθέματα	1.676	2.100	2.247	5.384
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	16.837	14.490	5.267	3.576
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	97.931	101.643	102.973	99.687
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.706	8.687	4.550	1.645
Σύνολο	124.150	126.920	115.037	110.292
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	-	-	-	-
Σύνολο ενεργητικού	397.649	366.063	364.917	372.111
Ίδια Κεφάλαια & Υποχρεώσεις				
Ίδια κεφάλαια				
Μετοχικό κεφάλαιο	229.325	229.325	229.325	229.325
Αποθεματικά εύλογης αξίας	-4.402	-	-	-
Λοιπά αποθεματικά	5.158	5.158	5.158	5.158
Αποτελέσματα εις νέον	14.507	-3.221	-10.972	-9.427
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής	244.588	231.262	223.511	225.056
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	-	-	-
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	244.588	231.262	223.511	225.056
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	15	15	15	15
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	504	430	291	549
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	127.872	-	-	-
Μακροπρόθεσμες προβλέψεις	667	667	652	652
Σύνολο	129.058	1.112	958	1.216
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	8.824	11.541	7.755	5.268
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	-	-	-	4
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	3.698	116.313	125.586	127.507
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	6.558	5.835	7.107	13.060
Σύνολο	24.004	133.689	140.448	145.839
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη				

κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	-	-	-	-
Σύνολο υποχρεώσεων	153.062	134.801	141.406	147.055
Σύνολο ίδιων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	<u>397.649</u>	<u>366.063</u>	<u>364.917</u>	<u>372.111</u>