



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

2022

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ
AEGEAN AIRLINES 2015-2020

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ / ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Α.Μ. :ΛΕΕΔΟ2051

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ


ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δευτέρα) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Λογιστική και Έλεγχο Επιχειρήσεων και Δημοσίων Οργανισμών με τίτλο Χρηματοοικονομικών και Διασυστημικών Απειροθετικών Αξιοτήτων στην Ελλάδα 2015 2020 περιλαμβάνει αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιαστικό λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού φοιτητή/τριας 

Όνοματεπώνυμο Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος

Ημερομηνία 08-09-2023

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία αποτελεί διπλωματική εργασία στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Λογιστική & έλεγχος Επιχειρήσεων Και Δημοσίων Οργανισμών του Τμήματος Οργάνωσης Και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα αναπληρωτή καθηγητή της διπλωματικής εργασίας κύριο Γεώργιο Παπαναστασόπουλο

για την πολύτιμη

καθοδήγησή του, την εμπιστοσύνη και εκτίμηση που μου έδειξε.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου και την αδερφή μου, που όλα αυτά τα χρόνια με στήριζαν σε όλες μου τις αποφάσεις και ήταν εκεί για μένα, καθώς επίσης και όλους όσους γνώρισα κατά την διάρκεια των σπουδών μου που με υπομονή και κουράγιο προσέφεραν την απαραίτητη ηθική συμπαράσταση για την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες	3
Περίληψη	7
Κεφάλαιο 1ο : Εισαγωγή.....	8
1.1 Σκοπός	8
1.2 Κατανόηση της σημασίας της χρηματοοικονομικής αναφοράς	11
Κεφάλαιο 2ο : Ο κλάδος των αερομεταφορών	15
2.1 Συμβολή στην Ελληνική οικονομία.....	15
2.2 COVID-19	21
Κεφάλαιο 3ο : ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.	23
3.1 Προφίλ εταιρείας.....	24
3.1.1 Ιστορία	31
Κεφάλαιο 4ο : Ανάλυση αριθμοδεικτών	37
4.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας	37
4.1.1 Γενική ρευστότητα:.....	37
4.1.2 Ειδική ρευστότητα:	38
4.1.3 Ταμειακή ρευστότητα:.....	39

4.2 Ανάλυση απόδοσης περιουσιακών στοιχείων.....	40
4.2.1 Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων:.....	40
4.2.2 Δείκτης κεφαλαίου κίνησης.....	40
4.2.3 Δείκτης ταχύτητας παγίων.....	41
4.3. Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας.....	42
4.3.1 Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων:.....	42
4.3.2 Καθαρό περιθώριο κέρδους:.....	42
4.3.3 Κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού:.....	43
4.4 Αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης.....	44
4.4.1 Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά.....	44
4.4.2 Αριθμοδείκτης ξένων κεφαλαίων προς συνολικά.....	44
4.4.3 Αριθμοδείκτης κάλυψης πάγιου ενεργητικού.....	45
Κεφάλαιο 5ο.....	46
5.1. Γραφήματα και συγκρίσεις.....	46
5.1.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας.....	46
5.1.2 Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας.....	47
5.1.3 Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας.....	48
5.1.4 Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων.....	49
5.1.5 Αριθμοδείκτης κεφαλαίου κίνησης.....	50
5.1.6 Αριθμοδείκτης ταχύτητας παγίων.....	51
5.1.7 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων.....	52
5.1.8 Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους.....	53
5.1.9 Αριθμοδείκτης ταχύτητας ενεργητικού.....	54
5.1.10 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων.....	55
5.1.11 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ξένων κεφαλαίων.....	56
5.1.12 Αριθμοδείκτης κάλυψης πάγιου ενεργητικού.....	57
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	58
Κατάσταση κοινού μεγέθους Ισολογισμών, 2015 – 2020.....	59
Αποτελέσματα.....	61
Συμπεράσματα.....	62
Βιβλιογραφία.....	65
Ελληνόγλωσση.....	65

Ξενογλωσση.....	65
Παράρτημα.....	67
Ισολογισμοί.....	67

Περίληψη

Η χρηματοοικονομική ανάλυση και συνεπώς και η αναφορά της, είναι μια τυπική λογιστική πρακτική που χρησιμοποιεί τις οικονομικές καταστάσεις για να αποκαλύψει εκείνες τις πληροφορίες που είναι χρήσιμες ώστε να βρεθεί η απόδοση μιας εταιρείας για μια χρονική περίοδο, συνήθως σε ετήσια ή τριμηνιαία βάση. Εν ολίγοις, η οικονομική αναφορά είναι ζωτικής σημασίας για να κατανοήσουμε πόσα χρήματα έχει μια εταιρεία, από που προήλθαν και πώς πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Η χρηματοοικονομική πληροφόρηση είναι σημαντική για τη διοίκηση ώστε να λαμβάνει τεκμηριωμένες επιχειρηματικές αποφάσεις με βάση στοιχεία σχετικά με την οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Οι πιθανοί επενδυτές και οι τράπεζες θα χρησιμοποιήσουν επίσης τις οικονομικές αναφορές της εταιρείας για να αποφασίσουν εάν θα επενδύσουν ή θα δανειστούν χρήματα. Παρακάτω θα γίνει μια τέτοια ανάλυση για την ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε (AEGEAN) στη χρονική περίοδο από το 2015-2020. Πολλοί έχουν προσωπικό ενδιαφέρον για την αεροπορική βιομηχανία ή την Aegean Airlines συγκεκριμένα. Η διενέργεια χρηματοοικονομικής ανάλυσης επιτρέπει να κατανοήσουμε βαθύτερα τις χρηματοοικονομικές λειτουργίες της εταιρείας, τους βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες και τις συνολικές χρηματοοικονομικές επιδόσεις.

Λέξεις Κλειδιά: Χρηματοοικονομική Ανάλυση, Αριθμοδείκτες, Aegean, Ρευστότητα, Απόδοση

Κεφάλαιο 1ο : Εισαγωγή

1.1 Σκοπός

Ο κύριος σκοπός αυτής της ανάλυσης είναι να προσδιορίσει, να προσπαθήσει να προβλέψει καθώς και να αξιολογήσει τις καλύτερες οικονομικές συνθήκες της εταιρείας ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε στο μέλλον. Η χρηματοοικονομική ανάλυση ενδιαφέρει πολλές κατηγορίες μεμονωμένων ατόμων και οικονομικών οργανισμών, ανάλογα με τη θέση που κατέχει και το ρόλο που παίζει καθένα από αυτά στην οικονομία. Είναι γεγονός ότι η χρηματοοικονομική ανάλυση αποτελεί σήμερα πολύτιμο εργαλείο στα χέρια διαφόρων φορέων, όπως τραπεζών, εταιρειών επενδύσεων, μεμονωμένων επενδυτών, διοικήσεων των επιχειρήσεων κ.λπ.

Οι τελευταίες χρησιμοποιούν ευρύτατα τα πορίσματα της εν λόγω αναλύσεως, διότι μέσω αυτής μπορούν να διαπιστώσουν κατά πόσον η πολιτική που ακολουθούν είναι επιτυχής και αποδοτική για την επιχείρηση, ως και πώς διαγράφονται οι προοπτικές της για το μέλλον. Η ανάλυση αυτή θα γίνει μέσα από την χρησιμοποίηση και ανάλυση των αριθμοδεικτών. Ο λόγος που επιλέχθηκε ανάλυση αριθμοδεικτών είναι γιατί οι χρηματοοικονομικοί δείκτες χρησιμοποιούνται και για τη μελέτη της εξέλιξης της ίδιας της εταιρίας με την πάροδο των ετών. Τοιούτοτρόπως, αναγνωρίζονται τα δυνατά σημεία της εταιρίας που μελετάται και τα σημεία προς βελτίωση. Η αναγνώριση των δυνατών στοιχείων συμβάλλει στην αξιοποίηση αυτών προς όφελος της εταιρίας και των αδύναμων στοιχείων, στην αλλαγή και διόρθωση αυτών (Kishore, 2009).

Πριν επεκταθούμε στους πιο συνηθισμένους τύπους οικονομικών καταστάσεων, είναι σημαντικό να ορίσουμε τι είναι μια οικονομική κατάσταση και πώς λειτουργεί μέσα σε μια οικονομική έκθεση. Οι 3 βασικοί τύποι οικονομικών καταστάσεων που βρίσκονται σε μια οικονομική έκθεση περιλαμβάνουν καταστάσεις λογαριασμού αποτελεσμάτων, ισολογισμούς, κατάσταση κερδών εις νέο και καταστάσεις ταμειακών ροών.

Αναλυτικότερα η κατάσταση αποτελεσμάτων είναι γνωστή και ως κέρδη ή ζημίες, η κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων είναι μια έκθεση οικονομικής ανάλυσης που δείχνει τα έσοδα και τα έξοδα της εταιρείας για μια δεδομένη χρονική περίοδο με εστίαση σε τέσσερα βασικά στοιχεία: έσοδα, έξοδα, κέρδη και ζημίες. Ο κύριος στόχος αυτής της δήλωσης είναι να καταλάβουμε εάν η επιχείρηση κερδίζει χρήματα ή όχι. Αυτό το κάνει συνοψίζοντας τις βασικές δραστηριότητες πωλήσεων, το κόστος παραγωγής και τυχόν άλλα λειτουργικά έξοδα κατά τη διάρκεια μιας λογιστικής περιόδου. Η αναφορά αφαιρεί τα έσοδα με όλα τα έξοδα για να κατανοήσει πόσο κέρδος (ή ζημιά) πραγματοποίησε η επιχείρηση. Ακόμη, ο ισολογισμός είναι ο τύπος οικονομικών καταστάσεων παρέχει μια λεπτομερή επισκόπηση των περιουσιακών στοιχείων, των υποχρεώσεων και των ιδίων κεφαλαίων μιας εταιρείας. Ουσιαστικά, ένας ισολογισμός παρέχει μια περίληψη της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης σε ένα δεδομένο σημείο, το οποίο είναι συνήθως ένας μήνας ή τριμηνιαία περίοδος και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εσωτερικούς ή εξωτερικούς σκοπούς.

Από τη μία πλευρά, μπορεί να ελεγχθεί εσωτερικά από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο, όπως διευθυντές ή υπαλλήλους, προκειμένου να κατανοηθεί εάν η εταιρεία πηγαίνει προς τη σωστή κατεύθυνση. Και από την άλλη, ένας ισολογισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί εξωτερικά από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται να επενδύσει στην εταιρεία, καθώς η έκθεση παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για τους διαθέσιμους πόρους και τον τρόπο χρηματοδότησής τους. Τέλος, η κατάσταση ταμειακών ροών δείχνει το ποσό των μετρητών που δημιουργεί η εταιρεία και για το κόστος που δαπανώνται τα μετρητά. Περιέχει στοιχεία τόσο της κατάστασης λογαριασμού αποτελεσμάτων όσο και του ισολογισμού και είναι κρίσιμο για την επιτυχή διαχείριση μιας επιχείρησης.

Μια κατάσταση ταμειακών ροών συνήθως χωρίζεται σε 3 διαφορετικές περιοχές που ταξινομούν όλα τα μετρητά που εισπράχθηκαν και καταβλήθηκαν. Πρώτα, βλέπουμε τη λειτουργική ταμειακή ροή που δείχνει τα έσοδα, τα έξοδα, τα κέρδη και τις ζημίες, μετά έχουμε την επενδυτική που δείχνει τα μετρητά από τις αγορές και τις πωλήσεις χρέους και μετοχών. Τέλος, έχουμε τη χρηματοοικονομική, η οποία αναφέρει μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις, όπως πληρωμές δανείων και στοιχεία ιδίων κεφαλαίων, όπως οι πωλήσεις μετοχών της εταιρείας (Αλεξάκη, & Βασιλείου, 2008).

Ο κλάδος των αερομεταφορών χαρακτηρίζεται από συνεχείς αλλαγές και για το λόγο αυτό υπάρχει μία μεγάλη ελευθερία. Την ίδια στιγμή η τεχνολογική πρόοδος η οποία υπάρχει δημιουργεί νέα επιχειρηματικά μοντέλα τα οποία βοηθούν στο να φανεί η δυναμική ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών. Η δυναμική της εταιρείας, ο νεαρός σε ηλικία στόλο της αλλά και οι νέες τεχνολογίες στις οποίες εντάσσει στην κουλτούρα της φαίνεται πως τη βοηθάνε αρκετά στο να αναπτυχθεί τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στο εξωτερικό. Η Aegean είναι μία εταιρεία που έχει καταφέρει να κατακτήσει την αγάπη του κόσμου και είναι μία εταιρεία η οποία έχει μία πολύ μεγάλη γκάμα προορισμών. Επιπρόσθετα είναι μία εταιρεία με αρκετά μεγάλη κοινωνική προσφορά αφού λαμβάνει μέρος σε πολλές φιλανθρωπικές οργανώσεις και κάνει αρκετές δωρεές επιπρόσθετα. Η Aegean είναι η εταιρεία η οποία αγαπά τους υπαλλήλους της και θέλει να τους βοηθήσει συνεχώς ώστε να διατηρείται η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών της. Για το λόγο αυτό η Aegean προτιμά να επιμορφώνει συνεχώς τους εργαζόμενους με διάφορα σεμινάρια τα οποία διοργανώνει η ίδια.

Ακόμη η ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος η οποία φυσικά γίνεται παρακάτω είναι ιδιαίτερα σημαντική για να φανούν όλα τα θετικά και τα αρνητικά τα οποία είτε αναγκάζεται να αντιμετωπίσει καθημερινά η Aegean στην αγορά είτε υπάρχει πιθανότητα να υπάρχουν στο δυναμικό της και να πρέπει να τα αντιμετωπίσει ή να τα προάγει. Συγκεκριμένα με η PEST ανάλυση αλλά και την ανάλυση των πέντε δυνάμεων του Porter θα βοηθήσει στην ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος δηλαδή στην πολιτική, οικονομική, κοινωνική και τεχνολογική διάσταση που έχει η αγορά αλλά και οι απειλές και οι δυνάμεις που υπάρχουν οι οποίες μπορεί να απειλήσουν ή και να ευνοήσουν την εταιρεία.

Επιπρόσθετα η εσωτερική ανάλυση της εταιρείας η οποία αφορά τους υλικούς και τους άυλους πόρους, τη φήμη της, την εξειδίκευση των υπαλλήλων και την τεχνογνωσία της είναι ιδιαίτερα σημαντικά και βοηθούν στο να γίνει αντιληπτή η δυναμική της εταιρείας μέσα στην αγορά.

Θα μπορούσαν να υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους επιλέξαμε να πραγματοποιήσουμε χρηματοοικονομική ανάλυση για την Aegean Airlines. Ακολουθούν μερικές πιθανότητες:

Επενδυτική απόφαση: Μπορεί να σκεφτόμαστε να επενδύσουμε στην Aegean Airlines ή να αξιολογήσουμε τις επενδυτικές δυνατότητές της. Η διενέργεια χρηματοοικονομικής ανάλυσης μπορεί να σας βοηθήσει να αξιολογήσουμε την οικονομική υγεία, την κερδοφορία, τις προοπτικές ανάπτυξης και τη συνολική απόδοση της εταιρείας, που αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για τη λήψη τεκμηριωμένων επενδυτικών αποφάσεων.

Συγκριτική ανάλυση: Ίσως να συγκρίνουμε την Aegean Airlines με τους ανταγωνιστές της ή με άλλες εταιρείες στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Πραγματοποιώντας μια χρηματοοικονομική ανάλυση, μπορούμε να συγκρίνουμε τα χρηματοοικονομικά τους μεγέθη, να εντοπίσετε τα δυνατά και αδύνατα σημεία και να αποκτήσουμε γνώσεις σχετικά με την ανταγωνιστική θέση της Aegean Airlines στον κλάδο.

Στρατηγικός σχεδιασμός: Η ίδια η Aegean Airlines μπορεί να έχει ξεκινήσει τη χρηματοοικονομική ανάλυση ως μέρος της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού της. Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών επιδόσεων και τάσεων της εταιρείας μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό τομέων προς βελτίωση, στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των τρεχουσών στρατηγικών και στην ενημέρωση για τη λήψη μελλοντικών αποφάσεων εντός του οργανισμού.

1.2 Κατανόηση της σημασίας της χρηματοοικονομικής αναφοράς

Χωρίς την χρηματοοικονομική αναφορά, είναι δύσκολο να κατανοήσουμε πόσο καλά αποδίδει μια εταιρεία από οικονομικής άποψης. Όχι μόνο οι οικονομικές εκθέσεις είναι ζωτικής σημασίας για τη διοίκηση ή τους επενδυτές για την αξιολόγηση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας μιας επιχείρησης, αλλά απαιτούνται από τη νομοθεσία

και για φορολογικές πρακτικές (Σακέλλης, 2005). Ακολουθούν οι κύριοι λόγοι για τους οποίους η χρηματοοικονομική αναφορά μπορεί να ωφελήσει μια επιχείρηση:

Καλύτερες οικονομικές αποφάσεις

Η ανάλυση και η κατανόηση των οικονομικών καταστάσεων είναι το κλειδί όταν μια επιχείρηση χρειάζεται να λάβει μια σημαντική απόφαση. Οι οικονομικές αναφορές επιτρέπουν στη διοίκηση να εντοπίζει τάσεις, πιθανά εμπόδια και να παρακολουθεί ενεργά την οικονομική τους απόδοση σε πραγματικό χρόνο.

Απλοποίηση φορολογίας

Οι οικονομικές αναφορές απαιτούνται από τη νομοθεσία για φορολογικούς σκοπούς και η εφορία χρησιμοποιεί αυτές τις αναφορές για να αξιολογήσει το φορολογικό εισόδημα μιας εταιρείας. Η ακριβής χρηματοοικονομική αναφορά μετριάζει τον κίνδυνο λάθους και εξοικονομεί τεράστιο χρόνο.

Οικονομική Διαφάνεια

Οι εξωτερικοί ενδιαφερόμενοι πρέπει να ερευνήσουν την οικονομική θέση μιας εταιρείας προτού αποφασίσουν να επενδύσουν. Η χρηματοοικονομική αναφορά είναι ένας πολύ καλός τρόπος για να αναδειχτεί η οικονομική ακεραιότητα μιας εταιρείας και να χτιστεί εμπιστοσύνη με πιθανούς επενδυτές και πιστωτές (Σακέλλης, 2005).

Οι λογιστικές καταστάσεις περιέχουν χρήσιμες πληροφορίες όσον αφορά την χρηματοοικονομική κατάσταση μιας εταιρείας. Αφορούν τον ισολογισμό όπου αναγράφονται τα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καθώς και οι πηγές προέλευσης κεφαλαίων, την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης όπου αναγράφονται τα έσοδα, τα έξοδα και το κέρδος και η κατάσταση ταμειακών ροών όπου αναγράφονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τα ταμειακά διαθέσιμα της εταιρείας από έτος σε έτος (Βασιλείου, 2013)

Οι χρήστες των λογιστικών καταστάσεων είναι οι επενδυτές / μέτοχοι οι οποίοι αξιολογούν την ευρωστία της επιχείρησης έτσι ώστε να αποφανθούν για το αν η μετοχή είναι ή όχι ελκυστική, οι πιστωτές οι οποίοι θέλουν να διασφαλίσουν ότι η εταιρεία θα ανταποκριθεί στις δανειακές της υποχρεώσεις και το κράτος. Οι λογιστικές καταστάσεις για να ενέχουν υψηλό βαθμό αξιοπιστίας και να διέπονται από μία ομοιομορφία θα πρέπει να βασίζονται σε διάφορες λογιστικές αρχές. Αυτές είναι η αρχή της αυτοτέλειας, η αρχή του ιστορικού κόστους, η αρχή της αναγνώρισης των εσόδων, η αρχή της σχετικότητας, η αρχή της αποκάλυψης κ.α.

Η ανάλυση δεικτών αποσκοπεί στη δημιουργία διαφόρων δεικτών βάση των μεγεθών των λογιστικών καταστάσεων. Με τη κατάρτιση αυτών των δεικτών, οι ενδιαφερόμενοι θα είναι σε θέση να αξιολογήσουν την ρευστότητα, φερεγγυότητα, κερδοφορία της εταιρείας, τη δυνατότητα να εισπράττει έγκαιρα τις απαιτήσεις, το πώς αξιοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία, την αποδοτικότητα των παγίων και συνόλου ενεργητικού, την ελκυστικότητα της μετοχής βάση λόγου τιμή προς κέρδη, την μερισματική πολιτική κ.α. (Βασιλείου, 2013) Το πλεονέκτημα των δεικτών, είναι ότι ο υπολογισμός τους είναι εύκολος και δίνουν μια συνοπτική εικόνα της χρηματοοικονομικής κατάστασης μιας επιχείρησης. Επίσης με την ανάλυση δεικτών μπορεί να πραγματοποιηθεί σύγκριση με άλλες εταιρείες προκειμένου να διαπιστωθεί το μέγεθος του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της εξεταζόμενης εταιρείας, αλλά και να εξεταστεί η οικονομική πορεία σε βάθος χρόνου.

Η ανάλυση δεικτών παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, αλλά ταυτόχρονα στο βαθμό που βασίζεται στις λογιστικές καταστάσεις έχει κάποιες αδυναμίες. Ένα πρόβλημα είναι ότι οι δείκτες έχουν περιορισμένη προβλεπτική αξία. Τα μεγέθη που αναγράφονται στις λογιστικές καταστάσεις, αντανακλούν τα λογιστικά γεγονότα που έχουν λάβει χώρα μέχρι τώρα, αλλά δεν είναι εφικτή η διενέργεια προβλέψεων. Μπορεί μία εταιρεία π.χ. να έχει

υψηλούς δείκτες κερδοφορίας σήμερα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι θα έχει υψηλούς δείκτες και στο μέλλον στο βαθμό μάλιστα που το περιβάλλον μπορεί να χαρακτηρίζεται από υψηλή αβεβαιότητα.

Οι αναλυτές λοιπόν αξιολογούν την χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας σήμερα δίχως να γνωρίζουν σε τι κατάσταση θα είναι η εταιρεία μελλοντικά. Σημαντικό είναι και το πρόβλημα των λογιστικών χειρισμών. Η δημιουργική λογιστική, αναφέρεται σε όλους τους λογιστικούς χειρισμούς που γίνονται με στόχο το να παρουσιαστεί υψηλότερο το λογιστικό αποτέλεσμα, και άλλα λογιστικά μεγέθη, έτσι ώστε να πειστούν οι εκάστοτε χρήστες για την βιωσιμότητα και την ευρωστία της επιχείρησης.

Η δημιουργική λογιστική σύμφωνα με έναν εναλλακτικό ορισμό, συνιστά την προσπάθεια της διοίκησης να επηρεάσει το τελικό αποτέλεσμα χωρίς να καρπώνεται η επιχείρηση κανένα ουσιαστικό πλεονέκτημα από αυτή τη πρακτική, ενώ είναι πιθανό κάτι τέτοιο στο μέλλον να αποβεί επιζήμιο, όπως π.χ το να επηρεαστεί αρνητικά η φήμη της εταιρείας σε περίπτωση που αποκαλυφθούν τυχούσες παρατυπίες κατά τη σύνταξη των λογιστικών καταστάσεων. ((Merchant and Rockness, 1994).

Οι λογιστικοί χειρισμοί πραγματοποιούνται επίσης και για την διαχρονική εξομάλυνση της κερδοφορίας (income smoothness). Όταν δεν υπάρχουν μεγάλες διακυμάνσεις στα κέρδη, τότε και η επένδυση στην εταιρεία κρίνεται ως πιο ασφαλής και συνεπώς πέφτει το κόστος κεφαλαίου για τους επενδυτές της εταιρείας. Πολλές φορές η κερδοφορία της επιχείρησης αποκλίνει αισθητά από τις εκτιμήσεις των αναλυτών. Για τον λόγο αυτό γίνονται οι λογιστικοί χειρισμοί, προκειμένου να μην αιφνιδιαστούν αρνητικά οι επενδυτές όταν δημοσιευτούν τα αποτελέσματα και έτσι να αποφευχθεί η ραγδαία πτώση της μετοχής.

Κεφάλαιο 2ο : Ο κλάδος των αερομεταφορών

2.1 Συμβολή στην Ελληνική οικονομία

Οι τελευταίες διαρθρωτικές αλλαγές της Ευρωπαϊκής Αεροπορίας έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην τουριστική βιομηχανία και διευκολύνουν τον σχηματισμό μιας νέας συμβατικής ρύθμισης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Η Ελλάδα γνώρισε πλήρη απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών από το 1998 ως μέλος της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών. Ωστόσο, παρόλο που υπάρχει αύξηση στις διεθνείς τουριστικές εισπράξεις της χώρας, αυτό δεν συνάδει με την αύξηση των αφίξεων και κατά συνέπεια μειώνονται οι κατά κεφαλήν τουριστικές εισπράξεις. Δεδομένης της πρωτοφανούς οικονομικής κρίσης που αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα μας, είναι πολύ σημαντικό να εξορθολογιστούν οι δαπάνες και να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο οι πολύ περιορισμένοι διαθέσιμοι δημόσιοι πόροι.

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μέτρησης του αντίκτυπου των αεροπορικών μεταφορών στην οικονομία. Εξετάζουμε τους παρακάτω: τις θέσεις εργασίας και τις δαπάνες που δημιουργούνται από τις αεροπορικές εταιρείες και την αλυσίδα εφοδιασμού τους, τις ροές του εμπορίου, του τουρισμού και των επενδύσεων που προκύπτουν από τους χρήστες όλων των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τη χώρα και τις συνδέσεις μεταξύ πόλεων που καθιστούν δυνατές αυτές τις ροές.

Ο κλάδος των αερομεταφορών υποστηρίζει...

Αεροπορικές εταιρείες, φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, επιχειρήσεις στο αεροδρόμιο (εστιατόρια και λιανική πώληση), κατασκευαστές αεροσκαφών και πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας απασχολούν 41.000 άτομα στην Ελλάδα. Επιπλέον,

αγοράζοντας αγαθά και υπηρεσίες από τοπικούς προμηθευτές έχουν δημιουργηθεί άλλες 19.000 θέσεις εργασίας.

Επιπλέον, εκτιμάται ότι θα υποστηρίξει περισσότερες από 8.000 θέσεις εργασίας μέσω των μισθών που πληρώνει στους υπαλλήλους του ο κλάδος, μέρος ή το σύνολο των οποίων στη συνέχεια δαπανάται σε καταναλωτικά αγαθά και υπηρεσίες. Οι ξένοι τουρίστες που φτάνουν αεροπορικώς στην Ελλάδα, οι οποίοι ξοδεύουν τα χρήματά τους στην τοπική οικονομία, εκτιμάται ότι θα στηρίξουν επιπλέον 388.000 θέσεις εργασίας. Συνολικά 457.000 θέσεις εργασίας υποστηρίζονται από αεροπορικές μεταφορές και τουρίστες που φτάνουν αντιστοίχως.

Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιρειών και της εφοδιαστικής αλυσίδας του, εκτιμάται ότι θα στηρίξει 3,4 δισεκατομμύρια δολάρια ΑΕΠ στην Ελλάδα. Οι δαπάνες από ξένους τουρίστες βοήθανε με ένα επιπλέον 16,4 δισεκατομμύρια δολάρια του ΑΕΠ της χώρας, και ανέρχονται συνολικά σε 19,7 δισεκατομμύρια δολάρια. Συνολικά, το 10,2% του ΑΕΠ της χώρας υποστηρίζεται από εισροές στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και από ξένους τουρίστες που φτάνουν αεροπορικώς.

Τα πιο σημαντικά οφέλη από τις αεροπορικές μεταφορές πηγαίνουν στους επιβάτες και οι δευτερογενείς επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους. Η αξία για τους επιβάτες και την οικονομία μπορεί να φανεί από τις δαπάνες των ξένων τουριστών και την αξία των εξαγωγών. Μια βασική οικονομική ροή, που υποκινείται από καλές συνδέσεις αεροπορικών μεταφορών, είναι οι άμεσες ξένες επενδύσεις, που δημιουργούν παραγωγικά περιουσιακά στοιχεία που θα δημιουργήσουν μια μακροπρόθεσμη ροή του ΑΕΠ.

Στη σύγχρονη εποχή, η αεροπορική βιομηχανία συμβάλλει πολύ στην ανάπτυξη και ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Τα τελευταία χρόνια, τα ταξίδια και ο τουρισμός

Ο κλάδος έχει σημειώσει σημαντική ανάπτυξη και οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να χαρακτηριστούν ως οι περισσότερες εξέχων υποστηρικτικής ολόκληρης της βιομηχανίας.

Η αεροπορική βιομηχανία συμβάλλει κατά 3,5% στο συνολικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν του κόσμου. Η συμβολή του κλάδου των αεροπορικών εταιρειών μπορεί να γίνει κατανοητή και από το γεγονός ότι κάθε χρόνο περισσότερα από τρία δισεκατομμύρια άνθρωποι κάνουν χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται από τη βιομηχανία (Shaw,2016). Εκτός από αυτό, ο κλάδος συμβάλλει επίσης στην οικονομική ανάπτυξη έμμεσα με δημιουργία πιθανών ευκαιριών απασχόλησης. Σήμερα, τα αεροδρόμια δεν είναι πια περιορίζεται σε ένα μέρος ή συγκεκριμένο σημείο αναχώρησης, και τώρα, εγκαταστάσεις αναψυχής όπως προσφέρονται φαγητό, ψώνια, χαλάρωση και πολλά άλλα.

Ωστόσο, μπορεί να υποστηριχθεί κριτικά ότι ανεξάρτητα από το γεγονός ότι ο κλάδος είναι συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη· αυτές τις μέρες, υπάρχουν πολλές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Τα προβλήματα άρχισαν να δημιουργούν αρκετά εμπόδια όσον αφορά επίτευξη υψηλότερης ανάπτυξης και στόχων.

Η αποτελεσματική διαχείριση των μελών του προσωπικού θα βοηθήσει στην ομαλή ροή όλων των λειτουργιών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μακροπρόθεσμα.

Ο κύκλος εργασιών των εργαζομένων αυξάνεται λόγω παραγόντων όπως οι αυξανόμενες πρακτικές διάκρισης και ανεπαρκείς αμοιβές στον κλάδο. Αυτοί οι παράγοντες είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία υψηλού βαθμού δυσαρέσκεια μεταξύ των εργαζομένων και, ταυτόχρονα, έχουν ενθαρρύνει άτομα να εγκαταλείψουν τη δουλειά τους και να μετακομίσουν σε άλλους κλάδους. Εκτός από αυτό, αλλάζει

Η τεχνολογία σε συχνά διαστήματα έχει επίσης αναδειχθεί ως σημαντική πρόκληση για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αεροπορικό κλάδο. Για να παραμείνουμε ανταγωνιστικοί στην αγορά απαιτείται από τις επιχειρήσεις να υιοθετήσουν νέα τεχνολογία ή να αναβαθμίσουν την υπάρχουσα τεχνολογία τους συχνά διαστήματα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του συνολικού λειτουργικού κόστους που είναι μεγάλη απειλή για τις εταιρείες.

Η Aegean Airlines είναι μεγαλύτερη και πιο γνωστή αεροπορική εταιρεία της Ελλάδος και ιδρύθηκε αρχικά το 1987 με το όνομα Aegean Aviation και έχει ως βάση τον διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Επίσης χρησιμοποιεί και διάφορες δευτερεύουσες βάσεις για την εξυπηρέτηση της όπως είναι ο Διεθνής Αερολιμένας της Λάρνακας και ο κρατικός αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία». Είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο και το όνομα της πλέον σημαίνει «Αιγαιακές αερογραμμές» αφού το όνομά της πάρθηκε από το Αιγαίο Πέλαγος. Τα γραφεία της εταιρείας βρίσκονται στην Κηφισιά στην Αθήνα και είναι μέρος της Star alliance. Εκπληρώνει πτήσεις τόσο κανονικές αλλά και charter στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή αλλά και τη Βόρεια Αφρική. Επίσης οι Aegean Airlines αποτελούν μεταφορέα σημαίας (flag carrier) της χώρας (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/istoriki-anadromi/>).

Με το όνομα Aegean Airlines ιδρύεται το 1999 από τον όμιλο των εταιριών Βασιλάκη, την τράπεζα Πειραιώς, τον όμιλο Δανίδ και Λασκαρίδη, τις Μινωικές Γραμμές και μερικούς ακόμα. Όπως είναι ευρέως γνωστό η συγκεκριμένη εταιρεία δραστηριοποιείται ενεργά στον τομέα των αερομεταφορών παρέχοντας υπηρεσίες οι οποίες έχουν να κάνουν τόσο με μεταφορά επιβατών αλλά και εμπορευμάτων εντός της Ελληνικής επικράτειας αλλά και εκτός αυτής. Την ίδια στιγμή η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης αεροσκαφών, αεροπορικών εφαρμογών αλλά και τεχνικής υποστήριξης.

Μετά τη συγχώνευση της Cronus από την Aegean Airlines εφαρμόζεται ένα νέο πρόγραμμα το οποίο αφορά την αναδιάρθρωση μέσω περικοπής δαπανών έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν οι τότε αντίξοες συνθήκες οι οποίες επικρατούσαν στην αγορά των αερομεταφορών και ήταν ουσιαστικά ένα από τα αποτελέσματα της οικονομικής ύφεσης των γεγονότων που συνέβησαν στην 11η Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη της Αμερικής. Το

2003 η Air One μαζί με την Aegean υπογράφουν μία συμφωνία για εμπορική συνεργασία και στη συνέχεια χρησιμοποιούν κοινούς κωδικούς σε συγκεκριμένες και επιλεγμένες μόνο πτήσεις των δικτύων τους. Με τη συγκεκριμένη συνεργασία καταφέρει να επεκτείνει και άλλο το δίκτυο της και να κάνει την παρουσία της αισθητή στην Ιταλία. Την ίδια περίοδο είναι και η πρώτη ελληνική εταιρεία η οποία παρέχει ηλεκτρονικό εισιτήριο (e-ticket) και επεκτείνεται και άλλο στο δίκτυο των αερομεταφορών προσθέτοντας στους προορισμούς της νησιά όπως είναι η Κώς και η Χίος αλλά και προορισμούς όπως το Μιλάνο.

Το 2004 ο στόλος της Aegean έχει 19 αεροσκάφη ενώ τα 13 από αυτά είναι τύπου Boeing 737-300/400 και έξι αεροσκάφη τύπου AVRO. Το 2005 η Aegean καταφέρει να γίνει περιφερειακός συνεργάτης της Lufthansa στην Ελλάδα και αποτελεί για ακόμη μία φορά την πρώτη Ελληνική εταιρεία αερομεταφορών η οποία καταφέρει να συνάψει εμπορική συνεργασία με αερομεταφορέα παγκόσμιου επιπέδου. Το 2006 καταφέρει να υπογράψει συνεργασία και με την TAP Portugal εντάσσοντας νέους προορισμούς στο δίκτυό της όπως είναι η Σάμος, το Βουκουρέστι και τα Σόφια. Το 2007 η εταιρεία εντάσσει νέα δρομολόγια τα οποία αφορούν προορισμούς όπως το Μόναχο και τη Φρανκφούρτη ενώ ταυτόχρονα διπλασιάζει τα δρομολόγια προς το Μιλάνο. Κατά τη διάρκεια εκείνου του έτους επίσης εισάγεται στο χρηματιστήριο και η επιβατική κίνηση των αεροσκαφών αυξάνεται κατά 0,14%.

Το 2008 η εταιρεία συνεργάζεται με την Brussels Airlines και με εκείνη την εταιρεία ξεκίνα να χρησιμοποιήσει ορισμένες πτήσεις κοινό κωδικό. Την ίδια στιγμή ενισχύει για ακόμα μία φορά το δίκτυο της με πτήσεις προς Παρίσι, Τίρανα, Κεφαλονιά, Λονδίνο και Λήμνο ενώ καταφέρει να λάβει και πιστοποίηση για το ISO 14001 του 2004 με στόχο την περιβαλλοντική διαχείριση. Το 2009 καταφέρει για ακόμη μία φορά να αυξήσει τα δρομολόγια της με νέους προορισμούς όπως η Βαρκελώνη, το Βερολίνο, η Βενετία, η Κωνσταντινούπολη κλπ., ενώ εγκαινιάζει και πτήσεις προς το αεροδρόμιο του Heathrow του Λονδίνου. Την ίδια περίοδο κάνει αίτημα και καταφέρει να εισέλθει στην μεγαλύτερη παγκόσμια αεροπορική συμμαχία την Star Alliance η οποία ολοκληρώνεται μέσα στο 2010 (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/istoriki-anadromi/>).

Η Aegean Airlines έχει βραβευτεί αρκετές φορές με πρώτο να είναι το βραβείο της το 1999 ως μία διάκριση από το Διεθνή Οργανισμό Ασφαλείας Πτήσεων για μία άριστα οργανωμένη επιχείρηση. Κατά τη διάρκεια των ετών από το 2000 έως και το 2019 έχει βραβευτεί πάρα πολλές φορές με βραβεία για μία ταχύτατα αναπτυσσόμενη εταιρεία, για την καλύτερη αεροπορική εταιρεία με ασημένια και χρυσά βραβεία, για αύξηση αριθμού επιβατών, για αποκτήσεις πιστοποιήσεων και ούτω καθεξής. Τα τελευταία βραβεία της ήταν αυτά του 2019 όπου τότε πήρε 4 βραβεύτηκε από το τηλέφωνο βραβεύτηκε το τηλεφωνικό της κέντρο το οποίο κατέκτησε την πρώτη θέση στον ετήσιο διαγωνισμό «Teleperformance Greece CRM Grand Prix Customer Service Awards 2018» και έλαβε το Χρυσό Βραβείο στην κατηγορία “Large Call Centers” για 2η συνεχόμενη χρονιά (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/awards/>).

Επίσης πήρε και βραβεία από τον διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για το έτος 2018 ως την ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην εγχώρια αγορά, την εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση επιβατικής κίνησης, την ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής και τη δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία μεταξύ των ευρωπαϊών επιβατών του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος. Ακόμη του 2019 βραβεύτηκε από την Skytrax World Airline Awards για 10η συνεχόμενη φορά με τον τίτλο η «Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2019» ενώ ξεχώρισε και στα Trip advisor traveler’s Choice Awards του 2019 λαμβάνοντας διακρίσεις όπως η «καλύτερη Business class σε περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη», η «καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα» αλλά και την «καλύτερη περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη» (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/awards/>).

Η Aegean Airlines το 2009 μετέφερε 6,6 εκατομμύρια ανθρώπους καταφέρνοντας για πρώτη φορά να προσπεράσει τα μεγάλα και ψηλά ποσοστά επιβατών που είχε η Olympic Airlines. Το 2010 οι 6,1 εκατομμύρια επιβάτες που κατάφερε να μεταφέρει χωρίζονταν ακριβώς στη μέση με το 50% από αυτούς να είναι από το εξωτερικό. Εν μέσω της οικονομικής κρίσης το 2012 καταφέρει να συγκεντρώσει 6,1 εκατομμύρια επιβάτες και να παρουσιάσει μία πολύ μικρή αύξηση σε σχέση με τους επιβάτες των διεθνών προορισμών. Το 2013 ήταν μία πολύ μεγάλης σημασίας χρονιά για την Aegean αφού κατάφερε να επιστρέψει δυναμικά στα κέρδη έρχονταν έχοντας κέρδος 66,3 εκατομμύρια

ευρώ μαζί με τους φόρους και ανακοίνωσε έσοδα της τάξεως των 682,7 εκατομμυρίων ευρώ. Μέχρι το 2014 η εταιρεία συνέχισε να αναπτύσσεται και τα έσοδα συνέχισαν να αυξάνονται καταφέροντας να τα αυξήσει δηλώνοντας 911,8 εκατομμύρια ευρώ τα υψηλότερα έσοδα στην ιστορία της (<https://el.about.aegeanair.com/ependytes/financial-results/oikonomikes-katastaseis/>).

Το 2015 η εταιρεία κατάφερε να δηλώσει έσοδα της τάξης των 983 εκατομμυρίων ευρώ ένα ποσοστό που ήταν αυξημένο σε σχέση με το 2014 κατά 8%. Τα καθαρά κέρδη της Aegean για εκείνη τη χρονιά ήταν 68,4 εκατομμύρια ευρώ ενώ κατάφερε να μεταφέρει 11,6 εκατομμύρια επιβάτες. Μέχρι το 2023 η εταιρεία καταφέρει να προβλέψει πως θα μετακινεί 15 εκατομμύρια επιβάτες ενώ θα υπάρξει και μία αύξηση της τάξεως του 5% στον ενοποιημένο κύκλο εργασιών με 1.187 δισεκατομμύρια ευρώ για το 2018 να είναι τα έσοδα της ενώ τα κέρδη της ανήλθαν στα 67,9 εκατομμύρια (<https://el.about.aegeanair.com/ependytes/financial-results/oikonomikes-katastaseis/>).

2.2 COVID-19

Το 2021 ήταν η χρονιά που ο κλάδος των αερομεταφορών ήλπιζε να σταθεί ξανά στα πόδια του μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις της πανδημίας του 2020. Οι μαζικοί εμβολιασμοί και το ψηφιακό πιστοποιητικό COVID της Ε.Ε συνέβαλαν στην ανάπτυξη μιας ισχυρής καλοκαιρινής κυκλοφορίας που έχει διατηρηθεί παρά την μετάλλαξη Όμικρον και τα αυξανόμενα επίπεδα μόλυνσης, αποδεικνύοντας την ανθεκτικότητα του κλάδου και στις αρχές του 2022.

- Το 2021 σημειώθηκε μερική αλλά σταθερή ανάκαμψη της κυκλοφορίας στην Ευρώπη, ξεκινώντας από -64% τον Ιανουάριο έναντι των επιπέδων του 2019 και ολοκληρώνοντας το -22% των επιπέδων του 2019 τον Δεκέμβριο. Οι μαζικοί

εμβολιασμοί και το ψηφιακό πιστοποιητικό της ΕΕ για τον COVID-19 βοήθησαν στην επίτευξη μιας σταθερής θερινής ανάκαμψης και η κυκλοφορία παρέμεινε σχετικά σταθερή σε πάνω από 70% από το καλοκαίρι. Ωστόσο, η συνολική κίνηση του 2021 ήταν -44% των επιπέδων του 2019, 4,9 εκατομμύρια πτήσεις λιγότερες από το 2019 – και όχι σημαντικά καλύτερη από το 2020 (6,1 εκατομμύρια λιγότερες). Οι επιπτώσεις της μειωμένης κυκλοφορίας συνέχισαν να είναι άνισα κατανομημένες, με τις χώρες στο βορρά να έχουν επηρεαστεί περισσότερο (-55% έως -62% κίνηση), ενώ εκείνες στο νότο σε επίπεδα (-8% έως -27%).

- Η μεγαλύτερη προβλεψιμότητα και τα ταξίδια επιστροφής έχουν βοηθήσει τις αεροπορικές εταιρείες και τα αεροδρόμια να παραμείνουν στη ζωή. Οι απώλειες αεροπορικών εταιρειών για το 2021 ανήλθαν στα 18,5 δισ. ευρώ με 1,4-1,5 δισ. λιγότερους επιβάτες, ακόμα κι αν δεν ήταν τόσο βαριές όσο οι καταστροφικές απώλειες του 2020 (22,2 δισ. ευρώ και 1,7 δισ. ευρώ). Οι συντελεστές φορτίου (περίπου 50-60%) επιβαρύνουν την κερδοφορία, με τους μεγάλους ομίλους αεροπορικών εταιρειών να εκτελούν 30-64% λιγότερες πτήσεις.
- Οι αερομεταφορές έδειξαν την ανθεκτικότητά τους το 2021 σε μια κρίση που είχε παραλύσει τις οικονομίες το 2020. Παρά τα αυξανόμενα επίπεδα μόλυνσης και τις νέες παραλλαγές του COVID, οι ευρωπαϊκές κοινωνίες έμαθαν να διαχειρίζονται την κρίση και ο κλάδος μπόρεσε να παρέχει βασική συνδεσιμότητα, ακόμη και αν, περίπου 55%, η επιλογή πτήσεων εντός Ευρώπης υστερεί αρκετά σε σχέση με τα επίπεδα κίνησης.
- Ενώ όλοι οι φορείς της αεροπορίας έχουν ενστερνιστεί την ανάγκη να ανακτηθούν πιο βιώσιμα καύσιμα, ο ρυθμός αλλαγής –ιδιαίτερα όσον αφορά τη διάθεση των Βιώσιμων Καυσίμων Αεροπορίας– δεν έχει αρχίσει ακόμα να επιταχύνεται. Οι επενδύσεις σε νέες τεχνολογικές λύσεις πρέπει να συνεχιστούν.

- Η μετάλλαξη Όμικρον προκάλεσε ταξιδιωτικούς περιορισμούς που περιόρισαν τις πτήσεις το πρώτο εξάμηνο του Δεκεμβρίου στο 75%, αλλά χαλάρωσαν το δεύτερο εξάμηνο (81%) λόγω της περιόδου των διακοπών. Ωστόσο, η κατάσταση για τον Ιανουάριο είναι λιγότερο ξεκάθαρη. Η κίνηση του 2022 αναμένεται να ανακάμψει στο 70-90% των επιπέδων του 2019. https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-01/eurocontrol-think-paper-15-2021-review-2022-outlook_0.pdf

Κεφάλαιο 3ο : ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.



Εικόνα 1

3.1 Προφίλ εταιρείας

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥΥ Α.Ε (AEGEAN) είναι μέλος της Star Alliance της μεγαλύτερης αεροπορικής εταιρείας της Ελλάδας, παρέχοντας από την ίδρυσή της το 1999 μέχρι σήμερα υπηρεσίες, κορυφαίας ποιότητας καθώς και υπηρεσίες μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Στις 23 Οκτωβρίου 2013, απέκτησε την Olympic Air και ως αποτέλεσμα, οι επιβάτες έχουν πλέον αυξημένες συχνότητες πτήσεων και συνδέσεις μεταξύ χωρών, καθώς και βελτιωμένη πρόσβαση στα νησιά της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων από τα πιο απομακρυσμένα. Έχει επενδύσει στην ενίσχυση της διεθνούς παρουσίας και στη στήριξη του ελληνικού τουρισμού τόσο στα αεροδρόμια της Αθήνας όσο και στα περιφερειακά αεροδρόμια. Ως αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών, το 2019 μετέφερε 15 εκατομμύρια επιβάτες, 7% περισσότερους επιβάτες σε σχέση με το 2018.

Αποστολή της εταιρείας αποτελεί να ταξιδεύει με ασφάλεια τους επιβάτες της, προσφέροντας πάντα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα στάδια του ταξιδιού, με ένα εκτενές δίκτυο δρομολογίων που συνδέει κάθε γωνιά της χώρας, αλλά και την Ελλάδα με το εξωτερικό. Η προσπάθεια για την θετική πορεία της Aegean ήταν ακόμα πιο δύσκολη,

καθώς εκτός από την οικονομική κρίση της χώρας που έπρεπε να αντιμετωπιστεί, το τοπίο στον κλάδο των αερομεταφορών άρχισε να γίνεται πολύ πιο ανταγωνιστικό. Οι πτήσεις εσωτερικού παλιά γίνονταν σχεδόν αποκλειστικά από τον «Εθνικό μας αερομεταφορέα», την Ολυμπιακή, τα πράγματα όμως άλλαξαν καθώς στον χώρο των αερομεταφορών άρχισαν να δραστηριοποιούνται πλέον αρκετές εταιρείες, Ελληνικές και ξένες, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τον ανταγωνισμό ανάμεσα τους και την θεαματική μείωση των τιμών των ναύλων αλλά και την αναβάθμιση των αεροδρομίων. Το 2011, η Ryanair μπήκε δυναμικά στον Ελληνικό χώρο, στην αρχή μόνο με πτήσεις εξωτερικού κι έπειτα και με πτήσεις εσωτερικού και τάραξε για τα καλά τα νερά στο χώρο των εσωτερικών κυρίων μεταφορών, χάρη στα χαμηλά της ναύλα. Η Aegean θα έπρεπε να μπορεί να ανταγωνίζεται την γνωστή low cost εταιρεία, οπότε και το κόστος εισιτηρίων για τους προορισμούς που εξυπηρετούσε η Ryanair, άρχισε να μειώνεται δραματικά. Η Ryanair εξακολουθεί και σήμερα να είναι από τις πιο δημοφιλείς αερογραμμές στην Ελλάδα. Πέρα όμως από τη Ryanair, η Aegean στο εσωτερικό έχει να ανταγωνιστεί και τους μικρούς παίκτες της αγοράς που δραστηριοποιούνται στον ελληνικό χώρο. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι οι εταιρείες Ellinair, Sky Express και Astra Airlines, οι οποίες είναι σχετικά καινούργιες στο χώρο και ανήκουν στις αεροπορικές χαμηλού κόστους καθώς προσφέρουν πτήσεις σε ανταγωνιστικές τιμές.

Τα δυνατά σημεία είναι η ικανοποιητική χωρητικότητα αεροσκαφών στις υψηλές περιόδους αλλά και σημαντική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών τα τελευταία κυρίως χρόνια (μεγαλύτερη ασφάλεια, άνεση).

Ακόμη, δυνατό σημείο αποτελεί η δυνατότητα της εταιρείας για πτήσεις σε όλη την χώρα ενώ άλλες εταιρείες, όπως η Sky express και η Ryanair, έχουν λιγότερες επιλογές ή και καθόλου. Ένας από τους βασικούς στόχους της Aegean είναι η αύξηση της πιστότητας των πελατών της. Για τους «πιστούς» πελάτες η Aegean έχει δημιουργήσει το “Miles and Bonus”, ένα πρόγραμμα επιβράβευσης με το οποίο μπορεί να επωφελείται από διάφορα προνόμια και υπηρεσίες. Αδύναμο σημείο είναι ότι λόγω της υψηλής ζήτησης των εσωτερικών πτήσεων άλλες εταιρείες έχουν χαμηλότερες τιμές δημιουργώντας ανταγωνισμό.

Το προϊόν του κλάδου θεωρείται αδιαφοροποίητο από τη στιγμή που όλοι οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν τις ίδιες υποδομές-αεροδρόμια, κι ακολουθούν σχεδόν τις

ίδιες διαδρομές εντός του εναερίου χώρου. Το αυστηρό θεσμικό πλαίσιο έχει θέσει ισχυρές βάσεις για την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας πτήσεων, υποχρεώνοντας τις εταιρείες να ακολουθούν τους ίδιους κανόνες λειτουργίας.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες εντός καμπίνας είναι ίσως ο μοναδικός τομέας που μπορούν να διαφοροποιηθούν καθώς γίνεται προσπάθεια για την παροχή ανέσεων και υπηρεσιών όπως η δυνατότητα μεταφοράς επιπλέον αποσκευών δωρεάν, διάθεση γεύματος και ποτού, ασύρματης σύνδεσης στο Διαδίκτυο και οθονών για ψυχαγωγία. Γίνεται προσπάθεια επίσης να καθιερωθούν νέα δρομολόγια προς νέους προορισμούς, σε μικρότερα αεροδρόμια χαμηλής κυκλοφορίας έτσι ώστε να εδραιώσουν παρουσία νωρίτερα από τον ανταγωνισμό, ή ακόμα και σε ήδη δημοφιλής προορισμούς αλλά με απευθείας σύνδεση, που αποσκοπεί κυρίως στη μείωση της διάρκειας του ταξιδιού.

Η ανταγωνιστική στρατηγική που χρησιμοποιεί μέχρι σήμερα η Aegean θεωρείται μικτή και αυτό γιατί το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα το πετυχαίνει μέσω της διαφοροποίησης του προϊόντος της, στη συγκεκριμένη περίπτωση των αεροπορικών υπηρεσιών της, και μέσω της προσφοράς εισιτηρίων σε σχετικά χαμηλή τιμή σε 82 σχέση με τους ανταγωνιστές της.

Η Aegean έχει πλέον καταφέρει να εδραιώσει τη θέση της στην ελληνική αγορά και πλέον εστιάζει σε μια πιο «συντηρητική πολιτική» και σε στρατηγικές σταθεροποίησης. Κύριοι στόχοι της εταιρείας για τα επόμενα χρόνια θα μπορούσε να είναι η μείωση του κόστους των εσωτερικών πτήσεων παράλληλα με την ποιότητα υπηρεσιών και της ασφάλειας που προσφέρουν, προκειμένου να προσελκύσει η εταιρεία περισσότερο κόστος μειώνοντας με τον τρόπο αυτό τον ανταγωνισμό με άλλες εταιρείες, όσον αφορά τις πτήσεις εσωτερικού.

Με μία πολύ μικρή ιστορική αναδρομή αντιλαμβανόμαστε πως αρχικά στην Ελλάδα από το 1956 έως και το 1975 η μοναδική αεροπορική εταιρεία που υπήρχε ήταν αυτή του Αριστοτέλη Ωνάση με την ονομασία Ολυμπιακή εταιρεία. Στη συνέχεια πέρασε στον έλεγχο του κράτους μέχρι το 1997. Παρόλα αυτά όταν η Ελλάδα προσχώρησε στην ΕΟΚ το μονοπώλιο κατέρρευσε και στη συνέχεια η αγορά των αερομεταφορών πέρασε στο περιβάλλον του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στο συγκεκριμένο περιβάλλον πολύ συγκεκριμένες και λίγες αεροπορικές εταιρείες κατάφεραν να επιβιώσουν αφού όπως

προαναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο το 2001 η Cronus συγχωνεύτηκε με την Aegean Airlines ενώ ταυτόχρονα το 1999 δύο χρόνια πιο πριν δεν άντεξε τον ανταγωνισμό και εξαγοράστηκε και η Air Greece από την Aegean. Σήμερα οι δύο πιο μεγάλες ελληνικές εταιρείες αερομεταφορών στην Ελλάδα έχουν συγχωνευτεί, παρόλα αυτά έχει κρατήσει η καθεμία την επωνυμία της.

Στην ελληνική αγορά πλέον έχουν εισαχθεί η Ryanair και η Sky Express, ενώ υπάρχουν και αρκετές ξένες εταιρείες. Γενικότερα ο ανταγωνισμός είναι πάρα πολύ μεγάλος παρόλα αυτά δεν είναι ιδιαίτερα εύκολο να συνταχθούν νέες αεροπορικές εταιρείες ειδικά τη δεδομένη χρονική στιγμή με την πανδημία οι οποίες θα μπορέσουν να ανταγωνιστούν τους κολοσσούς που έχουν δημιουργηθεί. Η πιθανότητα δημιουργίας μιας νέας αεροπορικής εταιρείας δεν είναι μηδενική όμως και για το λόγο αυτό είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει κατάλληλη οργάνωση από τις προ υπάρχουσες εταιρείες έτσι ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν την είσοδο ενός νέου ανταγωνιστή. Για να μπορέσει να υπάρξει η είσοδος νέου ανταγωνιστή θα πρέπει να υπάρξει παραγωγή και προώθηση των αεροπορικών υπηρεσιών που θα παρέχει κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα υψηλό σε κόστος, με πολύ υψηλή τεχνολογία και σίγουρα μεγάλες επιχειρήσεις θα πρέπει να στηρίζουν μία τέτοια προσπάθεια και η επιβίωση φυσικά δεν είναι βέβαιη (Ζαγάρης, 2010).

Όταν μία εταιρεία θέλει να προχωρήσει σε τμηματοποίηση της αγοράς αυτό συμβαίνει έτσι ώστε να καταφέρει να επιτύχει το μέγιστο κέρδος αφού στοχεύει σε συγκεκριμένες ομάδες αγοραστών έτσι ώστε να καταφέρει να υλοποιήσει τα στρατηγικά της σχέδια και τους επιχειρηματικούς στόχους της. Τα στάδια της τμηματοποίησης περιλαμβάνουν κατά βάση την κατάκτηση της αγοράς όπου ουσιαστικά εκεί πέρα η επιχείρηση διαιρεί την αγορά με βάσει ορισμένα κριτήρια π.χ. την αγορά στην κατηγορία ενός προϊόντος. Στη συνέχεια το δεύτερο στάδιο αφορά την επιλογή της ή των αγορών στόχων δηλαδή η επιλογή ενός ή περισσοτέρων θεμάτων ενώ το τρίτο στάδιο είναι η τοποθέτηση του προϊόντος στην αγορά. Η Aegean όπως προαναφέρθηκε κατάφερε το 2018 να καταβάλλοντας ένα αρκετά μεγάλο χρηματικό ποσό να αγοράσει νέα αεροσκάφη με στόχο την προσφορά νέων υπηρεσιών μεγαλύτερης ασφάλειας προς τον ταξιδιώτη αλλά και την ίδια στιγμή να ανανεώσει τον ήδη μικρό σε ηλικία στόλο της. Η Aegean έχει καταφέρει να κάνει την τμηματοποίηση της αγοράς της προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού

επιπέδου ιδιαίτερα στις πρώτες θέσεις των αεροπλάνων της με στόχο ένα άνετο και ευχάριστο ταξίδι. Η εταιρεία προσφέρει ασφάλεια σε αρκετά προσιτές τιμές σε σχέση με αεροπορικές του εξωτερικού (Κούνιας, 2020).

Για να μπορέσει μία εταιρεία να επιτύχει όπως έχει καταφέρει να πετύχει η Aegean στον ελλαδικό χώρο αλλά και στο εξωτερικό υπάρχουν κάποιοι παράγοντες αρκετά κρίσιμη οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν είτε την επιτυχία ή την αποτυχία μιας εταιρείας. Οι παράγοντες αυτοί είναι συνήθως παράγοντες του κοινωνικού περιβάλλοντος αλλά και του πολιτικού οι οποίοι μπορούν πολύ εύκολα να επηρεάσουν την ανάπτυξη μιας οποιασδήποτε επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τους κοινωνικούς παράγοντες μία εταιρεία δεν μπορεί να αναπτυχθεί στις περιπτώσεις όπου η κοινωνία δεν έχει χρήματα ή στις περιπτώσεις όπου τα αεροπορικά ταξίδια είναι κάτι αρκετά ξένο για τους κατοίκους της συγκεκριμένης περιοχής. Ειδικότερα καμία αεροπορική εταιρεία δεν θα μπορούσε να πετύχει σε μία χώρα στην οποία κυριαρχεί η φτώχεια και όπου τα χρήματα είναι τόσο λιγοστά που οι άνθρωποι δεν έχουν τη δυνατότητα να ταξιδέψουν με το αεροπλάνο.

Επίσης όσον αφορά τον πολιτικό κομμάτι σημαντικό είναι να αναφερθεί πως στις περιπτώσεις όπου κάποιες χώρες δεν ευνοούν με τη νομοθεσία τους τις αεροπορικές εταιρείες, οι ίδιες δεν τις επιλέγουν. Πιο συγκεκριμένα εάν σε μία χώρα οι φόροι αεροδρομίου και τα ναύλα είναι πάρα πολύ ακριβά οι άνθρωποι δεν θα ταξιδεύουν αλλά και οι αεροπορικές εταιρείες δεν επιθυμούν να επισκέπτονται συχνά την συγκεκριμένη χώρα αφού χρειάζεται να πληρώσουν μεγάλα χρηματικά πόσα και αυτόματα αναγκάζονται να αυξήσουν και το εισιτήριο τους μειώνοντας την ίδια στιγμή στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Επίσης ένας άλλος παράγοντας επιτυχίας είναι να καταφέρουν να ανταγωνιστούν με σωστό τρόπο αλλά και αποτελεσματικά τόσο τις υπόλοιπες ανταγωνιστικές εταιρείες τον ίδιο χορό δηλαδή στο εσωτερικό της χώρας αλλά να ανταγωνιστούν και τις εταιρείες οι οποίες έρχονται από το εξωτερικό. Επίσης πρέπει να καταφέρουν να ανταγωνιστούν και τις νέες εταιρείες ανταλλακτικών μεταφορών οι οποίες εισέρχονται συνεχώς στο χώρο και που είναι έτοιμες να τις ανταγωνιστούν είτε με τις τιμές και είτε στους χρόνους ταξιδιού (Prokopiou et al., 2019).

Η AEGEAN έχει τιμηθεί με το βραβείο Skytrax World Airline, ως η καλύτερη ευρωπαϊκή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία για το 2018. Αυτή ήταν η 9η φορά που έλαβε το σχετικό βραβείο. Μεταξύ άλλων διακρίσεων, η AEGEAN κατέλαβε την 5η θέση, για δεύτερη συνεχή χρονιά, στη λίστα των 20 καλύτερων αεροπορικών εταιρειών του κόσμου (εκτός ΗΠΑ) στην έρευνα των Readers' Choice Awards του Conde Nast Traveler για το 2018. Η AEGEAN έχει συνολικά 8 βάσεις με την κυριότερη να είναι στην Αθήνα ενώ τα αεροσκάφη έχουν επίσης βάση σε άλλα 6 ελληνικά αεροδρόμια (Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο, Χανιά, Καλαμάτα, Κέρκυρα) και 1 στην Κύπρο (Λάρνακα). Ο στόλος της AEGEAN από τον Φεβρουάριο του 2020 αποτελείται από 11 AIRBUS A321ceo, 37 AIRBUS A320ceo, 3 A320neo, 1 AIRBUS A319, 2 Dash 8-100, 10 Dash8-Q400 και 2 ATR400-. <https://el.about.aegeanair.com/etaireia/profil/>

Οι υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες / πελάτες πριν την πτήση, είναι η ενημέρωση για τα διαθέσιμα πακέτα προϊόντος, η διαδικασία κράτησης του εισιτηρίου η μεταφορά του πελάτη στο αεροδρόμιο αν αυτός το επιθυμεί, η διαδικασία check in, η αναμονή των επιβατών στο αεροδρόμιο η οποία θα πρέπει να είναι άνετη, η επιβίβαση στο σκάφος και οι διαδικασίες για την προετοιμασία του αεροσκάφους πριν την απογείωση. Οι υπηρεσίες αυτές δεν βρίσκονται πάντα υπό τον έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας.

Οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, είναι η εξυπηρέτηση των ιπτάμενων συνοδών, τα γεύματα ενώ η εικόνα του αεροσκάφους αποτελεί σημαντικό παράγοντα ικανοποίησης των πελατών. Οι υπηρεσίες που παρέχονται μετά την πτήση αφορούν την εξυπηρέτηση εδάφους αλλά και την υπηρεσία ανεύρεσης απολεσθέντων αντικειμένων.

Οι παράγοντες που καθιστούν αναγκαία την ρύθμιση του κλάδου είναι η ανάγκη για ασφάλεια ειδικά σε μια περίοδο όπου η τρομοκρατία παρουσιάζει έξαρση, η ανάγκη για

παροχή ποιοτικών υπηρεσιών, η ανάγκη παροχής ενός βιώσιμου επιπέδου υπηρεσιών, η αναγκαιότητα αντιμετώπισης του προβλήματος που συνδέεται με ζητήματα κυριαρχίας και εθνικής άμυνας λόγω της ευκολίας με την οποία τα αεροσκάφη μπορούν να διασχίζουν τα εθνικά σύνορα και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ πολιτείας και ρυθμιστικών οργάνων (Βασάκης, 2009)

Οι επιβάτες μπορούν να διαχωριστούν σε επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και σε επιβάτες που ταξιδεύουν για τουριστικούς λόγους. Λόγω της ανελαστικότητας της ζήτησής τους, οι επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους θεωρούνται για τις αεροπορικές εταιρείες το πιο βασικό κομμάτι της ζήτησης. Οι επιβάτες αυτοί, κάνουν χρήση των αεροπορικών υπηρεσιών περισσότερες από μία φορές το χρόνο και τείνουν να κλείσουν τις λεγόμενες θέσεις business class οι οποίες αποφέρουν υψηλότερο ποσοστό κέρδους για τις αεροπορικές εταιρείες (Mason, 2007).

Πάντως τα τελευταία χρόνια ακόμα και η κατηγορία αυτή των επιβατών αναζητεί τρόπους για να μειώσει το κόστος ταξιδιού και η διάθεση για πληρωμή για ποιοτικότερες υπηρεσίες είναι χαμηλότερη.

Η κουλτούρα της Aegean Airlines είναι ιδιαίτερα φιλική προς τους ανθρώπους, τόσο των ανθρώπων που συνεργάζονται μαζί της και δουλεύουν στην εταιρεία όσο και των επιβατών της. Γενικότερα η εταιρεία πρεσβεύει ένα καθεστώς στο οποίο υπάρχει αφοσίωση για τις ανάγκες των επιβατών της και οι επιβάτες είναι το κέντρο ολόκληρης της φιλοσοφίας. Γύρω από αυτό το κέντρο αναπτύσσεται και η εταιρεία. Όπως έχει προαναφερθεί στόχος της είναι να προσφέρει τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες για τους πελάτες της. Η Aegean

κατά καιρούς έχει καταφέρει να συμμετάσχει αλλά και να οργανώσει διάφορες εκστρατείες με κοινωνικό χαρακτήρα.

Το 2009 επιστρατεύτηκε στο πλευρό μιας πολύ γνωστής εταιρείας καλλυντικών για να μαζευτούν πληροφορίες που θα αφορούσαν τον καρκίνο του μαστού οι οποίες στη συνέχεια θα μεταλαμπαδεύονταν στο κοινό.

Επίσης έχει ενισχύσει χρηματικά κατά καιρούς τα Παιδικά Χωριά SOS, αφού από το 2008 έως το 2019 είχε δωρίσει πάνω από 2 εκατομμύρια ευρώ. Ακόμη έχει στηρίξει και το πρόγραμμα «Κοντά στους Νέους» όπου είναι ένα πρόγραμμα στήριξης φοιτητών οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να μεταφέρονται από τον τόπο καταγωγής τους προς το πανεπιστήμιο στο οποίο φοιτούν και είναι σε άλλη πόλη. Η εταιρεία κατά καιρούς βρίσκεται πολύ κοντά στις ευπαθείς και κοινωνικά αδύναμες ομάδες και βοηθάει όσο περισσότερο μπορεί (<https://el.about.aegeanair.com/eythyni/society/>).

3.1.1 Ιστορία

Τον Μάιο του 1999 η Aegean Airlines ξεκίνησε επίσημα πτήσεις μεταξύ Αθήνας, Κρήτης, Ηρακλείου και Θεσσαλονίκης χρησιμοποιώντας δύο Avro RJ. Το σχέδιο ήταν να αυξηθεί σιγά σιγά σε πέντε αεροσκάφη Avro RJ μέχρι το τρίτο έτος λειτουργίας. Όμως μόλις πέντε μήνες μετά την έναρξη των εμπορικών πτήσεων, η Aegean Airlines εξαγόρασε την Air Greece, έναν από τους κορυφαίους ανταγωνιστές της, τον Δεκέμβριο του 1999, κληρονομώντας τον στόλο ATR 72 του αερομεταφορέα (Georgiopoulos, 2008).

Το 2001, η Aegean Airlines συγχωνεύθηκε με έναν άλλο ανταγωνιστή, την Cronus Airlines, αναλαμβάνοντας τα πέντε 737-300 και δύο 737-400 του αερομεταφορέα. Μέσα σε ένα χρόνο λειτουργίας, η αεροπορική εταιρεία πετούσε 16 αεροσκάφη. Η εκκίνηση έφτασε από 100 υπαλλήλους σε πάνω από 1.300 σε ενάμιση χρόνο (Georgiopoulos, 2008).

Το 1999 η αεροπορική εταιρεία μετέφερε 300.000 επιβάτες αυστηρά σε πτήσεις εσωτερικού. Μέχρι το τέλος του 2001, η Aegean Airlines είχε πετάξει 2,5 εκατομμύρια επιβάτες και εισήλθε στη διεθνή αγορά ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης της Cronus (Georgiopoulos, 2008).

Το 2005, η αεροπορική εταιρεία δεσμεύτηκε να αναλάβει την άκρως ανταγωνιστική διεθνή αγορά και να αυξήσει την παρουσία της στο εξωτερικό. Η απόφαση να αναπτυχθεί διεθνώς οδήγησε την Aegean Airlines να λάβει μια μεγάλη απόφαση εκ νέου εκσυγχρονισμού. Το μεγάλο ερώτημα ήταν αν θα παραμείνουμε με το Boeing 737 ή θα πηγαίνανε στην οικογένεια Airbus A320. Τελικά, η αεροπορική εταιρεία επέλεξε το A320 το 2005 (Georgiopoulos, 2008).

Καθώς παραδόθηκαν οι πρώτες νέες παραγγελίες Airbus και ο αερομεταφορέας γνώρισε σταθερή ανάπτυξη, η Aegean Airlines εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών το 2007. Αυτό επέτρεψε στον αερομεταφορέα να συγκεντρώσει περίπου 130 εκατομμύρια ευρώ, προετοιμάζοντάς τον για την επικείμενη οικονομική κρίση (Georgiopoulos, 2008).

Η ελληνική οικονομική κρίση οδήγησε στην πτώση πολλών ελληνικών επιχειρήσεων. Το ελληνικό Δημόσιο υπό το βάρος μιας χρεοκοπημένης κρατικής Ολυμπιακής αναγκάστηκε να ιδιωτικοποιήσει την Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Aegean Airlines αποκλείστηκε από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Olympic και, ως εκ τούτου, βρέθηκε αντιμέτωπη με έναν νέο ανταγωνιστή όταν ένα private equity fund αγόρασε την αεροπορική εταιρεία και την μετονομάστηκε σε Olympic Air (Georgiopoulos, 2008).

Ταυτόχρονα, η ελληνική οικονομική κρίση άρχισε να δείχνει τις σοβαρές επιπτώσεις της στη συμπεριφορά των Ελλήνων καταναλωτών, των οποίων το διαθέσιμο εισόδημα μειώθηκε δραστικά και οι μετακινήσεις περικόπηκαν. Σε μια προσπάθεια να διατηρήσει την ανάπτυξή της, η Aegean αποφάσισε να λάβει δύο ακόμη κρίσιμες και ριψοκίνδυνες αποφάσεις το 2009, που οδήγησαν σε συνεχείς απώλειες το 2010 και το 2011. Επιπλέον, η αεροπορική εταιρεία προσκλήθηκε να ενταχθεί στην Star Alliance το 2010 και επωφελήθηκε από την αυξημένη ευαισθητοποίηση που ο οργανισμός μπόρεσε να προσφέρει στην Aegean (Staff, 2011).

Το 2009, η Aegean Airlines ξεκίνησε συμφωνίες κοινού κωδικού με τις BMI, Brussels Airlines, Lufthansa και TAP Air Portugal. Στις 26 Μαΐου 2009, η αίτηση ένταξης της Aegean Airlines εγκρίθηκε από το Ανώτατο Εκτελεστικό Συμβούλιο της Star Alliance. Η Aegean προσχώρησε στη συμμαχία στις 30 Ιουνίου 2010.

Τον Φεβρουάριο του 2010, πραγματοποιήθηκαν οι αρχικές συζητήσεις με τους μετόχους για να εξεταστεί η συνεργασία μεταξύ της Aegean Airlines και της Olympic Air, τροφοδοτώντας τις φήμες για πιθανή συγχώνευση. Στις 22 Φεβρουαρίου 2010, η Olympic Air και η Aegean Airlines ανακοίνωσαν ότι συμφώνησαν σε συγχώνευση. Η πρόσφατα συγχωνευθείσα αεροπορική εταιρεία επρόκειτο να φέρει την επωνυμία και το λογότυπο της Ολυμπιακής, μετά από μια μεταβατική περίοδο κατά την οποία και οι δύο μάρκες αεροπορικών εταιρειών θα χρησιμοποιούνται παράλληλα. Το σήμα της Aegean θα έπανε να υπάρχει μετά τη μεταβατική περίοδο. Αναμενόταν ότι η συγχώνευση θα είχε οριστικοποιηθεί και η συνδυασμένη αεροπορική εταιρεία θα άρχιζε να λειτουργεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2010 (Staff, 2011).

Η Aegean εντάχθηκε στην Star Alliance στα τέλη Ιουνίου 2010. Η πρόθεση ήταν ο συγχωνευμένος αερομεταφορέας να είναι μέλος της Star Alliance, παρά το γεγονός ότι η Olympic Air σφυρηλατεί δεσμούς με τη SkyTeam πριν από τη συγχώνευση. Η Star Alliance χαιρέτισε την προτεινόμενη συγχώνευση, δημοσιεύοντας μια δήλωση στην οποία ανέφερε «Οι ομάδες ολοκλήρωσης και από τις δύο πλευρές θα συναντηθούν σύντομα για να αξιολογήσουν τα απαραίτητα βήματα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση

των συγχωνευμένων δραστηριοτήτων της Aegean Airlines και της Olympic Air στο δίκτυο της Star Alliance» (Staff, 2011).

Στις 26 Ιανουαρίου 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπλόκαρε τη συγχώνευση μεταξύ των δύο αεροπορικών εταιρειών, επικαλούμενη ανησυχίες κατά του ανταγωνισμού. Η επιτροπή δήλωσε ότι η συγχώνευση θα είχε δημιουργήσει ένα «οιονεί μονοπώλιο» στην αγορά αεροπορικών μεταφορών της Ελλάδας, με τη συνδυασμένη αεροπορική εταιρεία να ελέγχει περισσότερο από το 90% της ελληνικής εγχώριας αγοράς αεροπορικών μεταφορών.

Η EC εξέφρασε περαιτέρω την πεποίθησή της ότι η συγχώνευση θα οδηγούσε σε υψηλότερους ναύλους για τέσσερα από τα έξι εκατομμύρια Έλληνες και Ευρωπαίους επιβάτες που πετούν από και προς την Αθήνα κάθε χρόνο, χωρίς ρεαλιστικές προοπτικές ότι μια νέα αεροπορική εταιρεία επαρκούς μεγέθους θα εισέλθει στην αγορά για τον περιορισμό της τιμολόγησης της συγχωνευμένης αεροπορικής εταιρείας. Επιπλέον, ο επίτροπος Joaquín Almunia δήλωσε ότι η συγχώνευση θα είχε οδηγήσει σε υψηλότερες τιμές και χαμηλότερη ποιότητα υπηρεσιών για τους Έλληνες και τους τουρίστες που ταξιδεύουν μεταξύ Αθήνας και νησιών.

Και οι δύο αερομεταφορείς πρόσφεραν διορθωτικά μέτρα σε μια προσπάθεια να αμβλύνουν τις ανησυχίες, αν και η ΕΕ πίστευε ότι δεν θα ήταν αρκετά για να προστατεύσουν επαρκώς τους ταξιδιώτες και να διευκολύνουν τα προβλήματα ανταγωνισμού. Ένα από τα διορθωτικά μέτρα που πρόσφεραν οι αεροπορικές εταιρείες περιελάμβανε την παραχώρηση χρονοθυρίδων απογείωσης και προσγείωσης στα ελληνικά αεροδρόμια, αν και η επιτροπή σημείωσε ότι τα ελληνικά αεροδρόμια δεν υποφέρουν από τη συμφόρηση που παρατηρήθηκε σε άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια σε προηγούμενες συγχωνεύσεις ή συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών. (Staff, 2011).

Στις 21 Οκτωβρίου 2012 η Aegean Airlines ανακοίνωσε ότι είχε συνάψει συμφωνία για την εξαγορά της Olympic Air, εν αναμονή της έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στις 23 Απριλίου 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ένα δελτίο τύπου με το οποίο ανακοίνωσε ότι ξεκίνησε μια εις βάθος έρευνα σχετικά με την προτεινόμενη

εξαγορά της Olympic Air από την Aegean Airlines και ανακοίνωσε ότι η Επιτροπή θα έχει αποφασίσει έως τις 3 Σεπτεμβρίου 2013.

Στις 13 Αυγούστου Το 2013 δημοσιεύτηκε στα ελληνικά μέσα ενημέρωσης ότι η τελική απόφαση είχε καθυστερήσει μέχρι τις 16 Οκτωβρίου 2013. Η συγχώνευση εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 9 Οκτωβρίου 2013 αναφέροντας ότι «λόγω της συνεχιζόμενης ελληνικής κρίσης και δεδομένης της πολύ δύσκολης οικονομικής κατάστασης της Olympic, η Olympic θα αναγκαζόταν να εγκαταλείψει την αγορά σύντομα σε κάθε περίπτωση» (Staff, 2011).

Την 1η Φεβρουαρίου 2014 η Aegean Airlines ανέλαβε κάθε δρομολόγιο μη Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας που εκτελούσε προηγουμένως η Olympic Air.

Στις αρχές του 2018, η Aegean Airlines έγινε πρωτοσέλιδο όταν ανακοίνωσε παραγγελία για 30 A320neo και επιλογές για 12 επιπλέον αεροσκάφη. Τα αεροσκάφη θα αντικαταστάσουν τα παλαιότερα και θα έφεραν καθαρή ανάπτυξη στον στόλο της αεροπορικής εταιρείας.

Πρόσφατα, η αεροπορική εταιρεία έχει επίσης επεκτείνει σημαντικά την παρουσία της στη Μέση Ανατολή. Αν και η Aegean Airlines ακολούθησε τα βήματα πολλών άλλων ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και τερμάτισε την πτήση της από την Τεχεράνη, η αεροπορική εταιρεία συνεχίζει να επεκτείνεται στη γειτονική αγορά. Παρά τις πτήσεις σε 31 αεροδρόμια στην Ελλάδα, τα διεθνή έσοδα αντιπροσωπεύουν το 75% των συνολικών εσόδων της αεροπορικής εταιρείας σήμερα. Για τα επόμενα πέντε χρόνια, οι επιβάτες μπορούν να αναμένουν ανάπτυξη καθώς ο αερομεταφορέας συνεχίζει να αναπτύσσει τα διάφορα διεθνή δρομολόγια του και να επικεντρώνεται στη μετατροπή των εποχικών δρομολογίων σε όλο το χρόνο. <https://airlinegeeks.com/2019/03/19/32109/>

Η Star Alliance είναι μία συμμαχία η οποία ιδρύθηκε το 1997 και είναι η πρώτη παγκόσμια συμμαχία των εταιρειών αερομεταφορών η οποία καταφέρνει να προσφέρει στους παγκόσμιους πελάτες πρόσβαση, αναγνώριση και ομαλή εμπειρία ταξιδιού σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Star Alliance έχει καταφέρει να επισφραγίζεται από πολυάριθμες διακρίσεις όπως το Air Transport World Market Leader World και πολλά άλλα ακόμη

βραβεία. Η Star Alliance προσφέρει καθημερινά περισσότερες από 18.800 αναχωρήσεις και περισσότερες από 193 χώρες και πάνω από 1.317 προορισμούς σε ολόκληρο τον κόσμο (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/synergates/star-alliance/about/>).

Στην Star alliance η Aegean Airlines έκανε αίτηση για να γίνει μέλος στις 26 Μαΐου του 2009 και η αίτηση αυτή εγκρίθηκε από το διευθύνοντα σύμβουλο της συμμαχίας. Η Aegean προσχώρησε επίσημα στη συμμαχία Star alliance στις 30 Ιουνίου του 2010. Η πρόθεση ήταν η ίδια να προσχωρήσει και την ίδια στιγμή να συγχωνευτεί με την Olympic Air. Η Star alliance ήταν πολύ ικανοποιημένη με τη συγκεκριμένη συγχώνευση αφού θα ξανά αύξανε τους προορισμούς της και τα κέρδη της. Παρόλα αυτά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην αρχή μπλόκαρε τη συγχώνευση των δύο εταιρειών κάτι το οποίο εν τέλει ενέκρινε στις 9 Οκτωβρίου του 2013.

Η Star alliance ως συμμαχία προσφέρει αρκετά προνόμια στους τακτικούς επιβάτες καταφέροντας να τους εξασφαλίσει μία παγκόσμια πρόσβαση και μία απρόσκοπτη και άνετη ταξιδιωτική εμπειρία. Στο δίκτυο της υπάρχει πρόσβαση σε περισσότερες από 990 αίθουσες αναμονής σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν επιλεγμένες κατηγορίες εισιτηρίων και η δυνατότητα εξαργύρωσης μιλίων για να ταξιδεύουν δωρεάν διάφορα μέλη της. Επίσης συνεργάζεται με πάρα πολλές αεροπορικές εταιρείες και έτσι μπορεί να προσφέρει παροχές και αναβαθμισμένες ταξιδιωτικές εμπειρίες αλλά και προσεγμένες και αναβαθμισμένες υπηρεσίες (<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/synergates/star-alliance/about/>).

Κεφάλαιο 4ο : Ανάλυση αριθμοδεικτών (ποσά σε χιλ. €)

4.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

4.1.1 Γενική ρευστότητα:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
--	------	------	------	------	------	------

ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	<u>ΔΙΑΘ.+ΑΠΑΙΤΗΣ.+ΑΠΟΘ.</u>	<u>348.824,17</u>	<u>346.552,80</u>	<u>377.835,94</u>	<u>353.346,42</u>	<u>562.738,69</u>	<u>515.627,81</u>
	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ	326.480,09	289.142,96	333.409,41	337.783,05	454.758,29	537.812,99
	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	=	=	=	=	=	=
		1,06	1,19	1,13	1,04	1,23	0,95

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας είναι ένα μέτρο της βραχυπρόθεσμης θέσης ρευστότητας μιας εταιρείας, ή πιο συγκεκριμένα, των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων που λήγουν εντός ενός έτους. Συχνά χρησιμοποιείται παράλληλα με την ειδική και δείκτης μετρά εάν μια εταιρεία μπορεί να εκπληρώσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιώντας τα βραχυπρόθεσμα περιουσιακά της στοιχεία στην παρούσα ημερομηνία. Παρατηρείται ότι μόνο την τελευταία χρονιά ο δείκτης δεν επαρκεί για να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης ενώ τις υπόλοιπες χρονιές τις καλύπτει τουλάχιστον μια φορά.

4.1.2 Ειδική ρευστότητα:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΕΙΔΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	<u>ΔΙΑΘ.+ΑΠΑΙΤΗΣ.</u>	<u>340.208,21</u>	<u>337.577,9</u>	<u>368.871,8</u>	<u>341.736</u>	<u>550.386,32</u>	<u>501.365,52</u>
	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ	326.480,09	289.142,96	333.409,41	337.783,05	454.758,29	537.812,99
	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	=	=	=	=	=	=
		1,04	1,16	1,10	1,01	1,21	0,93

Ο δείκτης της ειδικής ρευστότητας αποτελεί πιο αυστηρή μέτρηση της ικανότητας της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Συγκρίνει τα βραχυπρόθεσμα περιουσιακά στοιχεία μιας εταιρείας με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της για να αξιολογήσει εάν η εταιρεία θα είχε επαρκή μετρητά για να τις αποπληρώσει. Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της γρήγορης αναλογίας αποτελείται από τη διαίρεση των τρεχόντων μετρητών και ισοδύναμων μιας εταιρείας χωρίς τα αποθέματα και των εισπρακτέων λογαριασμών με τις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Για να είναι ο δείκτης ικανοποιητικός θα πρέπει να βρίσκεται κοντά στην μονάδα και για να είναι καλός, μεγαλύτερος από αυτή.

4.1.3 Ταμειακή ρευστότητα:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	<u>ΔΙΑΘ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>105.654,65</u>	<u>194.454,36</u>	<u>215.195,95</u>	<u>164.095,82</u>	<u>360.781,00</u>	<u>376.425,14</u>
	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ	326.480,09	289.142,96	333.409,41	337.783,05	454.758,29	537.812,99
	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	=	=	=	=	=	=
		0,32	0,67	0,64	0,48	0,79	0,69

Ο δείκτης ταμειακών διαθεσίμων συγκρίνει τα μετρητά και τα ταμειακά ισοδύναμα μιας εταιρείας με τις τρέχουσες υποχρεώσεις και τις βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις της με τις επερχόμενες ημερομηνίες λήξης. Εάν ο δείκτης μετρητών είναι ίσος ή μεγαλύτερος από ένα, η εταιρεία είναι πιθανότατα σε καλή υγεία και δεν βρίσκεται σε κίνδυνο αθέτησης καθώς διαθέτει επαρκή μετρητά για να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Αλλά εάν ο δείκτης μετρητών είναι μικρότερος από ένα, αυτό σημαίνει ότι τα μετρητά και τα ταμειακά ισοδύναμα δεν επαρκούν για να καλύψουν επερχόμενες ταμειακές εκροές. Υψηλός δείκτης μετρητών → Η εταιρεία φαίνεται πιο ικανή να αποπληρώσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις με τα πιο ρευστά περιουσιακά της στοιχεία.

4.2 Ανάλυση απόδοσης περιουσιακών στοιχείων

4.2.1 Ταχύτητα εισπραξης απαιτήσεων:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	ΚΑΘΑΡΕΣ	<u>921.710,09</u>	<u>891.534,49</u>	<u>933.318,80</u>	<u>961.057,46</u>	<u>1.049.449,56</u>	<u>317.889,65</u>
	ΠΩΛΗΣΕΙΣ	95.070,67	101.176,71	194.163,40	109.498,54	111.855,82	88.288,66
	ΜΕΣΟ ΟΡΟ	=	=	=	=	=	=
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	9,69	8,81	4,80	8,77	9,38	3,60
	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (360/ *)	37,15	40,86	75,00	41,04	38,37	100,00

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας εισπράξεως απαιτήσεων μάς δείχνει πόσες φορές εισπράττονται κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσης οι απαιτήσεις της επιχείρησης. Το νούμερο αυτό αποτελεί το χρονικό διάστημα που η επιχείρηση αναμένεται να εισπράξει τις απαιτήσεις της, από τη στιγμή που πραγματοποιήθηκε μία πώληση μέχρι τη στιγμή που αυτή θα μετατραπεί σε μετρητά.

4.2.2 Δείκτης κεφαλαίου κίνησης

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	<u>22.344,08</u>	<u>57.409,84</u>	<u>44.426,53</u>	<u>15.563,37</u>	<u>107.980,4</u>	<u>-22.185,18</u>
	ΣΥΝΟΛΟ	620.300,60	581.606,48	594.430,35	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	=	=	=	=	=	=
		0,036	0,098	0,074	0,025	0,094	-0,016
	3,6%	9,8%	7,4%	2,5%	9,4%	-1,6%	

(Κεφάλαιο Κίνησης = Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Ο δείκτης κεφαλαίου κίνησης αντανακλά τη λειτουργική αποτελεσματικότητα μιας εταιρείας και την υγεία των βραχυπρόθεσμων οικονομικών της. Ένας υψηλός δείκτης κεφαλαίου κίνησης σημαίνει ότι τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας είναι πολύ μπροστά από τα βραχυπρόθεσμα χρέη της. Τα περισσότερα μεγάλα έργα απαιτούν επένδυση κεφαλαίου κίνησης, η οποία μειώνει τις ταμειακές ροές. Οι ταμειακές ροές θα μειωθούν επίσης εάν τα χρήματα εισπράττονται πολύ αργά ή εάν μειώνονται οι όγκοι των πωλήσεων, γεγονός που θα οδηγήσει σε πτώση των εισπρακτέων λογαριασμών. Οι εταιρείες που χρησιμοποιούν αναποτελεσματικά κεφάλαιο κίνησης συχνά προσπαθούν να ενισχύσουν τις ταμειακές ροές πιέζοντας τους προμηθευτές και τους πελάτες.

4.2.3 Δείκτης ταχύτητας παγίων

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΑΓΙΩΝ	<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	<u>921.710,09</u>	<u>891.534,49</u>	<u>933.318,80</u>	<u>961.057,46</u>	<u>1.049.449,56</u>	<u>317.889,65</u>
	ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	103.867,93	100.915,74	94.326,38	89.118,27	69.369,36	125.131,43
	=	=	=	=	=	=	=
	8,87	8,83	9,89	10,78	15,12	2,54	

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων μετρά την αξία των πωλήσεων ή των εσόδων μιας εταιρείας σε σχέση με την αξία των περιουσιακών της στοιχείων. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως δείκτης αποτελεσματικότητας με την οποία μια εταιρεία χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία για να δημιουργήσει έσοδα. Όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης κύκλου εργασιών, τόσο πιο αποτελεσματική είναι μια εταιρεία στη δημιουργία εσόδων από τα περιουσιακά της στοιχεία. Αντίθετα, εάν μια εταιρεία έχει χαμηλό δείκτη κύκλου εργασιών, σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα περιουσιακά της στοιχεία για να δημιουργήσει πωλήσεις.

4.3. Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

4.3.1 Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	<u>ΚΑΘ. ΚΕΡΔΗ(Ζ)</u>	<u>54.247.32</u>	<u>34.253.01</u>	<u>38.563.81</u>	<u>50.835.29</u>	<u>49.014.78</u>	<u>(182.053.30)</u>
	ΣΥΝΟΛΟ	620.300,60	581.606,48	594.430,35	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	=	=	=	=	=	=
		0,087	0,058	0,064	0,085	0,042	-0,138
	ΠΟΣΟ * 100%	8,7%	5,8%	6,4%	8,5%	4,2%	-13,8%

Η απόδοση του συνολικού κεφαλαίου είναι ένας δείκτης απόδοσης επένδυσης που ποσοτικοποιεί πόση απόδοση έχει δημιουργήσει μια εταιρεία μέσω της χρήσης της κεφαλαιακής της δομής. Αυτός ο λόγος είναι διαφορετικός από την απόδοση των κοινών ιδίων κεφαλαίων, καθώς ο πρώτος ποσοτικοποιεί την απόδοση που έχει πραγματοποιήσει μια εταιρεία από την επένδυσή της σε κοινά ίδια κεφάλαια ενώ ο δεύτερος μπορεί να είναι παραπλανητικός, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τη χρήση του χρέους μιας εταιρείας. Μια εταιρεία που χρησιμοποιεί μεγάλο ποσό χρέους στην κεφαλαιακή της διάρθρωση θα έχει υψηλή απόδοση των κοινών ιδίων της.

4.3.2 Καθαρό περιθώριο κέρδους:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ	<u>ΚΑΘ. ΚΕΡΔΗ(Ζ)</u>	<u>54.247.32</u>	<u>34.253.01</u>	<u>38.563.81</u>	<u>50.835.29</u>	<u>49.014.78</u>	<u>(182.053.30)</u>
	ΠΩΛΗΣΕΙΣ	921.710,09	891.534,49	933.318,80	961.057,46	1.049.449,56	317.889,65
		=	=	=	=	=	=
		0,058	0,038	0,041	0,052	0,046	-0,572
	ΠΟΣΟ * 100%	5,8%	3,8%	4,1%	5,2%	4,6%	-57.2%

Το Καθαρό Περιθώριο Κέρδους είναι ένας οικονομικός λόγος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ποσοστού του κέρδους που παράγει μια εταιρεία από τα συνολικά έσοδά της. Το περιθώριο καθαρού κέρδους ισούται με το καθαρό κέρδος διαιρούμενο με τα συνολικά έσοδα, εκφρασμένα ως ποσοστό. Το περιθώριο κέρδους είναι ένας από τους δείκτες κερδοφορίας συνηθέστερα τις πωλήσεις. Αντιπροσωπεύει το ποσοστό των πωλήσεων που έχει μετατραπεί σε κέρδη. Για παράδειγμα, εάν μια επιχείρηση αναφέρει ότι πέτυχε περιθώριο κέρδους 35% κατά το τελευταίο τρίμηνο, σημαίνει ότι είχε καθαρό εισόδημα 0,35€ για κάθε δολάριο πωλήσεων που παρήχθη.

4.3.3 Κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	<u>921.710,09</u>	<u>891.534,49</u>	<u>933.318,80</u>	<u>961.057,46</u>	<u>1.049.449,56</u>	<u>317.889,65</u>
	ΣΥΝΟΛΟ	620.300,60	581.606,48	594.430,35	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	=	=	=	=	=	=
		1,48	1,53	1,57	1,54	0,91	0,24

Η κυκλοφορία τρέχοντος ενεργητικού είναι ένας δείκτης δραστηριότητας που μετρά την ικανότητα της επιχείρησης να πραγματοποιεί πωλήσεις μέσω των κυκλοφορούντων περιουσιακών της στοιχείων (μετρητά, αποθέματα, κ.λπ.). Συμπερασματικά, ο κύκλος εργασιών του κυκλοφορούντος ενεργητικού αντικατοπτρίζει πόσες φορές μετατρέπεται το κυκλοφορούν ενεργητικό κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους. Αυτός ο δείκτης δείχνει πόσα χρήματα δημιουργήθηκαν από ένα ευρώ χρησιμοποιημένων κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων. Θετική είναι η αυξητική τάση του κύκλου εργασιών του τρέχοντος ενεργητικού κατά την εξεταζόμενη περίοδο με εξαίρεση την τελευταία χρονιά.

4.4 Αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης

4.4.1 Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΙΔΙΩΝ	ΙΔΙΑ	<u>190.174,52</u>	<u>214.497,13</u>	<u>196.522,65</u>	<u>209.075,27</u>	<u>230.206,24</u>	<u>28.701,97</u>
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ	620.300,60	581.606,48	594.430,35	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
προς ΣΥΝΟΛΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ	=	=	=	=	=	=
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0,30	0,36	0,33	0,33	0,20	0,021
		30%	36%	33%	33%	20%	2,1%

Ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων των μετόχων δείχνει πόσο μεγάλο μέρος των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας έχει δημιουργηθεί από την έκδοση μετοχών και όχι από την ανάληψη χρέους. Όσο χαμηλότερο είναι το αποτέλεσμα της αναλογίας, τόσο περισσότερο χρέος έχει χρησιμοποιήσει μια εταιρεία για να πληρώσει για τα περιουσιακά της στοιχεία. Δείχνει επίσης πόσα μπορεί να λάβουν οι μέτοχοι σε περίπτωση που η εταιρεία αναγκαστεί σε εκκαθάριση.

4.4.2 Αριθμοδείκτης ξένων κεφαλαίων προς συνολικά

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΞΕΝΑ	ΞΕΝΑ	<u>430.126,08</u>	<u>367.109,35</u>	<u>397.907,70</u>	<u>411.059,34</u>	<u>911.560,90</u>	<u>1.281.327,63</u>
ΚΕΦΑΛΑΙΑ προς	ΚΕΦΑΛΑΙΑ	620.300,60	581.606,48	594.430,35	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
ΣΥΝΟΛΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ	=	=	=	=	=	=
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0,69	0,63	0,66	0,66	0,79	0,978
		69%	63%	66%	66%	79%	97,8%

(ΛΟΓΩ ΣΤΡΟΓΓΥΛΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΧΡΟΝΙΕΣ ΤΟ % Ι.Κ + Ξ.Κ
ΙΣΟΥΤΑΙ ΜΕ 99%)

Αντιστοίχως και για τον αριθμοδείκτη ξένων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια όπου η κάθε επιχείρηση επιθυμεί το σύνολο των ξένων κεφαλαίων της να μην ξεπερνάει το 50% των συνολικών κεφαλαίων της. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η επιχείρηση δείχνει να έχει μεγάλη εξάρτηση από τα ξένα κεφάλαια και αυτό φαίνεται απ' τα μεγάλα ποσοστά που αυτά καταλαμβάνουν σε σχέση με το συνολικό της κεφάλαιο.

4.4.3 Αριθμοδείκτης κάλυψης πάγιου ενεργητικού

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΙΔΙΑ	<u>293.820,51</u>	<u>292.463,52</u>	<u>261.020,94</u>	<u>282.351,56</u>	<u>687.011,86</u>	<u>772.216,61</u>
	ΚΕΦΑΛΑΙΑ+ΜΑΚΡ/ΜΕΣ	103.867,93	100.915,74	94.326,38	89.118,27	69.369,36	125.131,43
	<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	=	=	=	=	=	=
	ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (ενσώματο)	2,82	2,89	2,76	3,16	9,90	6,17

Ο δείκτης κάλυψης περιουσιακών στοιχείων είναι μια οικονομική μέτρηση που μετρά πόσο καλά μια εταιρεία μπορεί να αποπληρώσει τα χρέη της πουλώντας ή ρευστοποιώντας τα περιουσιακά της στοιχεία. Ο δείκτης κάλυψης περιουσιακών στοιχείων είναι σημαντικός επειδή βοηθά τους δανειστές, τους επενδυτές και τους αναλυτές να μετρήσουν την οικονομική φερεγγυότητα μιας εταιρείας. Οι τράπεζες και οι πιστωτές αναζητούν συχνά έναν ελάχιστο δείκτη κάλυψης περιουσιακών στοιχείων πριν δανείσουν χρήματα.

Κεφάλαιο 5ο

5.1. Γραφήματα και συγκρίσεις

5.1.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας



Ως γενικός εμπειρικός κανόνας, μια γενική ρευστότητα μεταξύ 1,5 έως 3,0 θεωρείται υγιής. Υψηλός λόγος (1,5x έως 3,0x) σημαίνει ότι η εταιρεία διαθέτει επαρκή κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία για να εξοφλήσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της και αντίστοιχα χαμηλός δείκτης (<1,0x) ότι η εταιρεία δεν έχει επαρκή κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία για να εξοφλήσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις. Πιο συγκεκριμένα για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. παρατηρούμε ότι ο δείκτης της κινείται σχεδόν όλες τις χρονιές κοντά στη μονάδα και θεωρούμε ότι τα ρευστοποιούμενα στοιχεία της οικονομικής μονάδας επαρκούν για την κάλυψη των βραχυπροθέσμων υποχρεώσεων της. Γενικότερα η εταιρεία τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια εικόνα σταθερή.

5.1.2 Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας



Όσον αφορά την ειδική ρευστότητα ο κανόνας λέει ότι όσο υψηλότερη αναλογία υπάρχει → επαρκής κάλυψη τρεχουσών υποχρεώσεων και αντίθετα ένας χαμηλός δείκτης δείχνει → ανεπαρκή κάλυψη. Η ειδική μετρά εάν μια εταιρεία, μετά τη ρευστοποίηση των ρευστοποιήσιμων περιουσιακών της στοιχείων, για αυτό και δεν υπολογίζονται τα αποθέματα, θα είχε αρκετά μετρητά για να εξοφλήσει τις άμεσες υποχρεώσεις της. Παρατηρούμε ότι για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε τα αποθέματα δεν παίζουν μεγάλο ρόλο στην ρευστότητά της μιας και τα επίπεδα του δείκτη είναι παρόμοια με εκείνα της γενικής.

5.1.3 Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας



Εάν ο δείκτης μετρητών είναι ίσος ή μεγαλύτερος από ένα, η εταιρεία είναι πιθανότατα σε καλή υγεία και δεν διατρέχει κίνδυνο αθέτησης καθώς η εταιρεία διαθέτει επαρκή μετρητά για να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Εάν όμως ο δείκτης μετρητών είναι μικρότερος από ένα, αυτό σημαίνει ότι τα μετρητά και τα ταμειακά ισοδύναμα δεν επαρκούν για να καλύψουν τις επερχόμενες ταμειακές εκροές. Για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε η τιμή του δείκτη δεν είναι ικανοποιητική και αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα ταμειακά διαθέσιμα δεν καλύπτουν το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της. Το 2015 και το 2018 όπου οι υποχρεώσεις είναι περισσότερες, η τιμή του δείκτη φανερώνει πτώση. Βέβαια οφείλουμε να τονίσουμε και το γεγονός ότι και στις περιπτώσεις έπειτα από χαμηλό δείκτη ταμειακής οι αμέσως επόμενες χρονιές έχουν ανοδική τάση.

5.1.4 Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων



Ο δείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων απεικονίζει πόσος είναι ο μέσος όρος ημερών που η επιχείρηση εισπράττει απαιτήσεις από τους πελάτες της. Αναλύοντας τα αποτελέσματα παρατηρούμε ότι ο δείκτης για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε είναι υψηλός και από την στιγμή λοιπόν που γίνεται μια πώληση έως την είσπραξη απαιτήσης μεσολαβούν περισσότερες από 30 ημέρες. Η μεγάλη αύξηση στο δείκτη του 2020 οφείλεται κυρίως στην περίοδο της πανδημίας η οποία και επηρέασε πολύ τις εισπράξεις απαιτήσεων εκείνης της χρονιάς και εκτοξεύτηκαν στις 100 ημέρες. Δεν μπορούμε να πούμε ότι διακρίνονται σημάδια βελτίωσης για τη γενικότερη εικόνα της εταιρείας και αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικότητας ως προς την είσπραξη των απαιτήσεων.

5.1.5 Αριθμοδείκτης κεφαλαίου κίνησης



Το κεφάλαιο κίνησης είναι η διαφορά μεταξύ των κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας και τα αποθέματα πρώτων υλών και τελικών προϊόντων και των τρεχουσών υποχρεώσεων της. Με απλά λόγια, το κεφάλαιο κίνησης αναφέρεται στα χρήματα που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση των καθημερινών επιχειρηματικών λειτουργιών. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την αποπληρωμή βραχυπρόθεσμου χρέους και την κάλυψη λειτουργικών εξόδων. Αναλύοντας τα δεδομένα παρατηρούμε ότι η εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. το ταμειακό της αποτέλεσμα το 2020 είναι αρνητικό. Αυτό δείχνει ότι οι ανάγκες χρηματοδότησης δεν καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης. Έτσι λοιπόν οι βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις έρχονται να καλύψουν τη διαφορά. Η εταιρεία θα πρέπει να θέσει ένα όριο ασφαλείας για την επαρκεί του κεφαλαίου κίνησης σε συνάφεια με τα στοιχεία του ενεργητικού της.

5.1.6 Αριθμοδείκτης ταχύτητας παγίων



Όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης κύκλου εργασιών, τόσο πιο αποτελεσματική είναι μια εταιρεία στη δημιουργία εσόδων από τα περιουσιακά της στοιχεία. Αντίθετα, εάν μια εταιρεία έχει χαμηλό δείκτη κύκλου εργασιών, σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα περιουσιακά της στοιχεία για να δημιουργήσει πωλήσεις. Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. έχει σταθερά μια αυξητική τάση από το 2015 ως προς την αξιοποίηση των παγίων της με εξαίρεση πάντα το τελικό εξεταζόμενο έτος 2020 μιας και όπως έχουμε προαναφέρει η εταιρεία αλλά και ο κλάδος έχουνε πληγεί από την πανδημία με αποτέλεσμα ο λόγος απόδοσης να πέσει κατακόρυφα από 15,2 σε 2,54.

5.1.7 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων



Η απόδοση του συνολικού κεφαλαίου μετρά την αποτελεσματικότητα με την οποία τα επενδυμένα κεφάλαια χρησιμοποιούνται σε μια επιχείρηση. Συγκρίνει την κερδοφορία ενός οργανισμού με το συνολικό ποσό των κεφαλαίων που επενδύονται σε αυτόν. Για να δούμε πώς αποδίδουν, χρησιμοποιούμε την απόδοση του συνολικού κεφαλαίου. Οι μέτοχοι ενδιαφέρονται να γνωρίζουν την αποδοτικότητα για να αποφασίσουν εάν θα διατηρήσουν μια εταιρεία στο χαρτοφυλάκιό τους ή όχι. Στο παραπάνω διάγραμμα γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. έχει θετική απόδοση στα πέντε από τα έξι εξεταζόμενα έτη με μ.ό. απόδοσης 6,72%. Η διοίκηση της εταιρείας είναι στη σωστή κατεύθυνση.

5.1.8 Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους



Το καθαρό περιθώριο κέρδους λαμβάνει υπόψη όλα τα έξοδα και τα έσοδα μιας εταιρείας, καθιστώντας το μια κρίσιμη μέτρηση κερδοφορίας για διάφορους λόγους: Βοηθά στην εκτίμηση του κόστους και της τιμολόγησης, οι δανειστές το χρησιμοποιούν επίσης για να αξιολογήσουν τον κίνδυνο καθώς και επιτρέπει τη σύγκριση μεταξύ εταιρειών. Όπως και στον δείκτη αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων έτσι και εδώ, οι τιμές των δεικτών είναι θετικές όλες τις χρονιές με εξαίρεση το 2020. Οι πωλήσεις είναι αποδοτικές αν και μπορεί η διοίκηση να βελτιώσει τα ποσοστά σε μεγαλύτερα περιθώρια.

5.1.9 Αριθμοδείκτης ταχύτητας ενεργητικού



Η απόδοση περιουσιακών στοιχείων αναφέρεται στην ικανότητα μιας επιχείρησης να παίρνει λειτουργικούς πόρους, να τους διαχειρίζεται και να παράγει θετικές αποδόσεις. Αναλογίες όπως η απόδοση περιουσιακών στοιχείων (ROA) και άλλες μετρήσεις που παρακολουθούν πόσο αποτελεσματικά μια επιχείρηση χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία για τη δημιουργία εσόδων και πόσο αποτελεσματικά εκτελούνται οι λειτουργίες, είναι μέτρα της απόδοσης του ενεργητικού. Για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. οι δείκτες είναι θετικοί και τις περισσότερες χρονιές μεγαλύτεροι και της μονάδας γεγονός που δείχνει ότι η διοίκηση χρησιμοποιεί το ενεργητικό της επιχείρησης αποδοτικά και υποδηλώνει ότι χρησιμοποιεί αποτελεσματικά το ενεργητικό της προκειμένου να επιτευχθούν έσοδα από πωλήσεις.

5.1.10 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων



Η απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) είναι το μέτρο της ετήσιας απόδοσης μιας εταιρείας εκφρασμένη ως ποσοστό (π.χ., 10%). Εναλλακτικά, το ROE μπορεί να προκύψει διαιρώντας τον ρυθμό αύξησης των μερισμάτων της εταιρείας με το ποσοστό διατήρησης κερδών της. Για την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. παρατηρούμε ότι η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της είναι σε επίπεδα πάνω του 20% αλλά από το 2017 και μετέπειτα να σταθεροποιείται και εν συνεχεία να πέφτει μέχρι το 2,10% που έφτασε το 2020. Η εταιρεία φαίνεται να μην έχει μεγάλη εξάρτηση από ξένα και κρατάει τις εισφορές των μέτοχων σε υψηλά επίπεδα. Παρουσιάζει θετικά αποτελέσματα γεγονός που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι διαχειρίζεται αποδοτικά τα ίδια κεφάλαια που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι.

5.1.11 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ξένων κεφαλαίων



Η κάθε επιχείρηση επιθυμεί το σύνολο των ξένων κεφαλαίων της να μην ξεπερνάει το 50% των συνολικών κεφαλαίων της. Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. δείχνει να έχει εξάρτηση από τα ξένα κεφάλαια και κάθε χρόνο το ποσοστό να αυξάνεται με αποτέλεσμα να παίρνει όλο και μεγαλύτερο μέρος των συνολικών κεφαλαίων της μεταφράζοντας τις κινήσεις αυτές σε αύξηση του δανεισμού της. Όσο αυξάνεται η αναλογία του ξένου κεφαλαίου, τόσο μειώνεται η αποδοτικότητα του ιδίου κεφαλαίου.

5.1.12 Αριθμοδείκτης κάλυψης πάγιου ενεργητικού



Ο δείκτης κάλυψης περιουσιακών στοιχείων είναι μια μέτρηση κινδύνου που υπολογίζει την ικανότητα μιας εταιρείας να αποπληρώσει τις χρέους της με την πώληση των περιουσιακών της στοιχείων. Παρέχει μια αίσθηση στους επενδυτές για το πόσα περιουσιακά στοιχεία απαιτούνται από μια επιχείρηση για να εξοφλήσει την υποχρέωση χρέους της. Η αναλογία κάλυψης περιουσιακών στοιχείων είναι σημαντική επειδή βοηθά τους δανειστές, τους επενδυτές και τους αναλυτές να μετρήσουν την οικονομική φερεγγυότητα μιας εταιρείας. Όσον αφορά την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. παρατηρούμε ότι ο δείκτης αυτός είναι κατά μ.ό. στις 4,6 μονάδες γεγονός που φανερώνει ότι τα πάγια στοιχεία που έχει στην κατοχή της χρηματοδοτούνται ο κάτ. ελάχιστο τέσσερις φορές από ίδιες εισφορές.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,06	1,19	1,13	1,04	1,23	0,95
2.ΕΙΔΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,04	1,16	1,1	1,01	1,21	0,93
3.ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,32	0,67	0,64	0,48	0,79	0,69
4.ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	37,15	40,86	75,00	41,04	38,37	100,00
5. ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ	3,6%	9,8%	7,4%	2,5%	9,4%	-1,6%
6. ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ	8,87	8,83	9,89	10,78	15,12	2,54
7.ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	8,7%	5,8%	6,4%	8,5%	4,2%	-13,8%
8.ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ	5,8%	3,8%	4,1%	5,2%	4,6%	-57,2%
9.ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,48	1,53	1,57	1,54	0,91	0,24
10.ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ προς ΣΥΝΟΛΙΚΑ	30%	36%	33%	33%	20%	2,1%
11.ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ προς ΣΥΝΟΛΙΚΑ	69%	63%	66%	66%	79%	97,8%
12. ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2,82	2,89	2,76	3,16	9,90	6,17

Κατάσταση κοινού μεγέθους Ισολογισμών, 2015 – 2020

Ισολογισμοί, 2015 – 2020

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. (σε χιλιάδες euro)

Στοιχεία Ισολογισμού	30/12/2015	30/12/2016	30/12/2017	30/12/2018	30/12/2019	30/12/2020
Κυκλοφορούν	348.824,17	345.041,87	377.835,94	349.764,93	562.738,69	515.627,81
Ενεργητικό						
Πάγιο Ενεργητικό	271.476,43	236.564,61	217.063,37	270.369,67	579.028,45	794.401,79
Σύνολο Ενεργητικού	620.300,60	581.606,48	594.899,31	620.134,60	1.141.767,14	1.310.029,60
Τόξα Κεφάλαια	190.174,52	214.497,13	196.522,65	209.075,27	230.206,25	28.701,97
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	326.480,09	289.142,96	333.878,39	337.783,05	454.758,29	537.812,99
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	103.645,99	77.966,39	64.498,28	73.276,29	456.802,61	743.514,64
Κατάστασης	30/12/2015	30/12/2016	30/12/2017	30/12/2018	30/12/2019	30/12/2020
Αποτελεσμάτων						
Χρήσης						
Πωλήσεις	921.710,09	891.534,49	933.318,80	959.581,45	1.049.449,56	317.889,65
Κέρδη προ φόρων	81.095,06	50.017,76	58.043,29	73.783,49	67.671,08	242.783,45
Φόρος εισοδήματος	26.847,74	15.764,74	19.479,48	22.948,19	18.656,30	60.730,14
Καθαρά κέρδη	54.247,32	34.253,01	38.563,81	50.835,30	49.014,78	182.053,30

Ισολογισμοί, 2015 – 2020

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. (σε χιλιάδες euro)

Στοιχεία Ισολογισμού	30/12/2015	30/12/2016	30/12/2017	30/12/2018	30/12/2019	30/12/2020
Κυκλοφορούν	56.2%	59.3%	63.5%	56.4%	49.2%	39.3%
Ενεργητικό						
Πάγιο Ενεργητικό	43.7%	40.6%	36.4%	43.5%	50.7%	60.6%
Σύνολο Ενεργητικού	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Τόκια Κεφάλαια	30.6%	36.8%	33.0%	33.7%	20.1%	2.19%
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	52.6%	49.7%	56.1%	54.4%	39.8%	41.0%
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	16.7%	13.4%	10.8%	11.8%	40.0%	56.7%
Κατάσταση	30/12/2015	30/12/2016	30/12/2017	30/12/2018	30/12/2019	30/12/2020
Αποτελεσμάτων						
Χρήσης						
Πωλήσεις	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Κέρδη προ φόρων	8.7%	5.6%	6.2%	7.6%	6.4%	76.3%
Φόρος εισοδήματος	2.9%	1.7%	2.0%	2.3%	1.7%	19.1%
Καθαρά κέρδη	5.8%	3,8%	4.1%	5.2%	4.6%	57.2%

(λόγω στρογγυλοποιήσεων ορισμένα αθροίσματα είναι στο 99,9%)

Αποτελέσματα

Σε αυτό το σημείο θα παραθέσουμε τα αποτελέσματα της ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της εταιρείας. Αυτό θα μας βοηθήσει να σχηματίσουμε μία περισσότερο ολοκληρωμένη άποψη και κατά συνέπεια να εξάγουμε συμπεράσματα. Η εξεταζόμενη εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. είναι εντάσεως κυκλοφοριακών στοιχείων αφού ο βαθμός κυκλοφορούντος ενεργητικού της είναι μεγαλύτερος του 50%. Καθώς λοιπόν από τη σχέση Π/Κ προκύπτει ότι τα Κυκλοφοριακά στοιχεία > Πάγια στοιχεία καταλαβαίνουμε ότι έχουμε να κάνουμε με μία επιχείρηση που έχει διαφορετική σύνθεση και ελαστικότητα κόστους σε σχέση με τις επιχειρήσεις εντάσεως πάγιας περιουσίας. Εν συνεχεία, από τους αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίου προκύπτει ότι δεν υπάρχει οικονομική ανεξαρτησία αφού το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης της εταιρείας προέρχεται από Ξένα Κεφάλαια.

Προχωρώντας στον πίνακα των αποτελεσμάτων της ανάλυσης βλέπουμε τους Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας. Εδώ εξετάζουμε την ικανότητα που έχει το κεφάλαιο της εταιρείας να παράγει κέρδος. Σε αυτό το σημείο, θα λέγαμε ότι παρατηρούμε την εταιρεία να μην αντιμετωπίζει κάποιο άμεσο πρόβλημα. Αρχικά, από τον δείκτη Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους συμπεραίνουμε ότι σε αξία πωλήσεων 100€ έχουμε καθαρό κέρδος 5,00€ κατά μέσο όρο. Με αυτό συμπεραίνουμε ότι τα λειτουργικά και διοικητικά της έξοδα ίσως να είναι μεγάλα. Στην πράξη λοιπόν το περιθώριο κέρδους θα μπορούσε να ήταν και περισσότερα και αυτό οδηγεί σε ανάγκη για μείωση των εξόδων. Φυσικά σε καμιά περίπτωση δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η εταιρία βρίσκεται σε πτώχευση.

Η ταμειακή ρευστότητα δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να μπορεί με τα άμεσα διαθέσιμα της, να εξοφλεί το αντίστοιχο ποσοστό των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της και πολλές φορές μια επιχείρηση αυξάνει με διάφορους τρόπους το λογαριασμό του ταμείου στο κλείσιμο του ισολογισμού για να πετύχει ικανοποιητικούς δείκτες. Θεωρούμε ότι η εταιρεία έχει μια καλή ρευστότητα με τα αποθέματα να μην παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο αλλά τα ταμειακά της δηλαδή τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της να βρίσκονται χαμηλά. Χρήστος Ι. Καζαντζής, (2008), Αρχές Και Πρότυπα Χρηματοοικονομικής

Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται η εταιρία AEGEAN AIRLINES η οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Μετά την οικονομική ανάλυση της εταιρίας AEGEAN AIRLINES κατά την πενταετία 2015–2020 και πιο συγκεκριμένα των αριθμοδεικτών ρευστότητας, αποδοτικότητας, δραστηριότητας, προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η επιχείρηση έχει έναν πολύ καλό δείκτη γενικής, ειδικής και ταμειακής ρευστότητας, καθόλη τη διάρκεια των 5 ετών.
- Ο δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους αυξάνεται και είναι πάνω από τα επίπεδα που παρουσιάζει ο κλάδος
- Το ενεργητικό της επιχείρησης την βοηθάει στην πραγματοποίηση εσόδων.
- Ο αριθμοδείκτης απόδοσης ενεργητικού ο οποίος αυξάνεται χρόνο με το χρόνο μας βοηθάει να το καταλάβουμε αυτό.
- Η επιχείρηση κάνει αποδοτική χρήση των ιδίων κεφαλαίων

Η Aegean Airlines αποτελεί τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στην Ελλάδα όσον αφορά τα έσοδα αλλά και το μερίδιο της αγοράς. Η περίοδος της κρίσης που βιώνει όλη η χώρα, καθώς και οι υψηλές φορολογικές δαπάνες των τελευταίων ετών φυσικά δεν μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστο τον κλάδο των αερομεταφορών όπως και σε όλους τους τομείς επιχειρηματικότητας. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν ισχύει για την Aegean Airlines.

Ο όμιλος της Aegean Airlines όχι μόνο δεν επηρεάστηκε από την περίοδο της κρίσης, αλλά κατάφερε με αργά και σταθερά βήματα να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών του, να αυξήσει και να ανανεώσει τον στόλο του, να μεγαλώσει το δίκτυό του τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό, να μειώσει περεταίρω τους ναύλους του και να αυξήσει την επιβατική του κίνηση.

Ο όμιλος αυτός από την Ελλάδα αποτελεί ένα αξιοζήλευτο παράδειγμα επιχειρηματικότητας, καθώς ελάχιστες εταιρίες έχουν πετύχει κάτι ανάλογο σε τόσα λίγα χρόνια με αντίξοες συνθήκες. Κατάφερε όχι μόνο να είναι ηγέτης σε εγχώριο επίπεδο από

τα πρώτα κίολας χρόνια της ίδρυσής της, αλλά να είναι εξίσου ανταγωνιστική και σε διεθνές επίπεδο.

Ωστόσο, ως περιορισμός της έρευνας τίθεται το διάστημα της πανδημίας, το οποίο δεν επιτρέπει σαφή αποτελέσματα λόγω των απαγορευμένων μετακινήσεων σε όλη την χώρα. Μάλιστα, ένας ακόμη περιορισμός αυτής της εργασίας είναι η ανάλυση μόνο της αεροπορικής εταιρείας Aegean Airlines και όχι συγκριτικά με κάποια άλλη εταιρεία, καθώς μέσα από την συγκριτική ανάλυση των αριθμοδεικτών που αναλύθηκαν θα είχαμε καλύτερα αποτελέσματα.

Μία καλή έρευνα που μπορεί να βασιστεί στα στοιχεία της συγκεκριμένης εργασίας θα μπορούσε να είναι η διερεύνηση των ισολογισμών των επόμενων ετών προκειμένου να παρατηρηθεί αν η αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines συνεχίζει ή όχι την καλή της πορεία.

Συμπερασματικά βλέπουμε πως η Aegean είναι μία από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες υπάρχουν στην Ελλάδα και δραστηριοποιείται ενεργά και στο εξωτερικό. Στο δυναμικό της έχει αρκετά καλά καταρτισμένο προσωπικό και παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Ταυτόχρονα έχει μία μεγάλη γκάμα προορισμών οι οποίοι βοηθούν στην ανάπτυξη της. Επιπρόσθετα η εταιρεία φαίνεται πως έχει μπει για τα καλά μέσα στην αγορά και θεωρείται στο μυαλό των ανθρώπων μία από τις πιο αξιόπιστες αεροπορικές εταιρείες κάτι το οποίο της δίνει τη δυνατότητα να επιλέγεται από το κοινό και να βραβεύεται αρκετά συχνά. Έχει καταφέρει μέσα στα χρόνια να κάνει πολλές δουλειές και φιλανθρωπικές κινήσεις οι οποίες επίσης έχουν αυξήσει την αγάπη που δείχνει ο κόσμος προς την εταιρεία. Η κουλτούρα της και το όραμά της αφού είναι ιδιαίτερα φιλικά προς τον άνθρωπο δίνουν μία αίγλη στην εταιρεία.

Παρόλα αυτά η αγορά όπως φαίνεται είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική υπάρχουν και άλλες αεροπορικές εταιρείες τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στο εξωτερικό οι οποίες είναι έτοιμες να ανταγωνιστούν επάξια την Aegean. Ακόμη υπάρχουν και άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος όπως η εισχώρηση νέων εναλλακτικών τρόπων

μεταφοράς με χαμηλότερο κόστος οι οποίοι ανταγωνίζονται επάξια τις εταιρείες αερομεταφορών. Τέτοιες εταιρείες είναι για παράδειγμα τα τρένα και τα πλοία. Μετά την ανάλυση που έγινε στο εξωτερικό περιβάλλον της και με τη χρήση της ανάλυσης PEST αλλά και των πέντε Δυνάμεων του Porter φάνηκε πως υπάρχουν αρκετές πολιτικές και οικονομικές διαστάσεις οι οποίες και μπορούν είτε να ευνοήσουν την επιχείρηση είτε μπορούν να την δυσκολέψουν αρκετά με τις υψηλές φορολογίες να είναι ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αεροπορικές εταιρείες.

Επιπρόσθετα η κοινωνική διάσταση είναι ένα πολύ σημαντικό κριτήριο για την ανάπτυξη μιας εταιρείας.

Σε μία περιοχή η αεροπορία δεν έχει αναπτυχθεί τα αεροπορικά ταξίδια είναι κάτι ξένο και άγνωστος ανθρώπους αυτούς. Επίσης με τις 5 δυνάμεις του Porter όπως είναι ο ανταγωνισμός των υπάρχοντων εταιρειών, η απειλή των νεοεισερχόμενων εταιρειών, η δύναμη των προμηθευτών και των αγοραστών αλλά και τα προϊόντα και υπηρεσίες των υποκατάστατων υπηρεσιών φαίνεται πως η εταιρεία έχει να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα και πολλούς ανταγωνιστές.

Επίσης με την ανάλυση που έγινε στο εσωτερικό περιβάλλον της φάνηκε πως οι υλικοί πόροι της δηλαδή το ανθρώπινο δυναμικό, η οικονομία της αλλά και ο στόλος της είναι τα βασικά ατού της εταιρείας. Ο νέος σε ηλικία στόλος απαρτίζεται από αεροπλάνα νέας τεχνολογίας τα οποία προσφέρουν ασφάλεια και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Επίσης το ανθρώπινο δυναμικό της εκπαιδεύεται συνεχώς με σκοπό να υπάρχει κατάλληλη εξέλιξη στους ανθρώπους της.

Επίσης οι άυλοι Πόροι της εταιρείας όπως είναι η φήμη της και η εξειδίκευση του προσωπικού είναι ιδιαίτερα σημαντική έτσι ώστε η εταιρεία να συνεχίσει να είναι μία από τις καλύτερες εταιρείες. Το brand name της Aegean έχει καταταγεί σε ένα από τα καλύτερα και μεγαλύτερα ονόματα. Είναι ευρέως γνωστή τόσο στο Ελληνικό όσο και στο ξένο επιβατικό κοινό και έχει ένα μεγάλο δίκτυο αντιπροσώπων στους οποίους συμπεριλαμβάνονται εκτός από διάφορα ταξιδιωτικά γραφεία του εσωτερικού αλλά και του εξωτερικού και διάφορες ηλεκτρονικές πλατφόρμες όπως είναι το TripAdvisor και το airtickets.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αρτίκης Γ.Π, (2003). «Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Ανάλυση και Προγραμματισμός», Εκδόσεις INTERBOOKS, Αθήνα.

Γκίκας Δ., (2002), «Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων», εκδ Γ. Μπένου.

Παπαδέας Π. και Συκιανάκης Ν. (2014), «Ανάλυση και διερεύνηση χρηματοοικονομικών καταστάσεων».

Ξενόγλωσση

Georgiopoulos, George (2 December 2008). "[Greece's Aegean Air to grow routes despite downturn](#)". Reuters.

Kishore, R. M. (2009). Financial management—comprehensive textbook with case studies. New Delhi: Taxmann

Staff (26 January 2011). "[Olympic Air and Aegean merger is blocked by EU](#)". [BBC Online](#).

Lawrence Gitman and Chad J. Zutter (2019). *Principles of Managerial Finance*, 14th edition, Addison-Wesley Publishing, [ISBN 978-0133507690](#).

Low, R.K.Y.; Tan, E. (2016). "[The Role of Analysts' Forecasts in the Momentum Effect](#)" (PDF). *International Review of Financial Analysis*. **48**: 67–84. [doi:10.1016/j.irfa.2016.09.007](#)

Madachy, R. J. (2008). Software Process Dynamics. Wiley-IEEE Press. p. 25-36

Machintosh, P.M. (2017). Business economics in a post-truth era, *Business Economics*, 52, 260-264.

Sloman, J and Sutcliffe (2004) *Economics for Business*, Financial Times/Prentice Hall; 3 edition

Stotz, Andrew. (2016). An Empirical Study of Financial Analysts Earnings Forecast Accuracy (May 29, 2016). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2943146> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2943146>

Xu, S. Y., & Berkely, C. U. (2014). Stock price forecasting using information from Yahoo finance and Google trend. UC Berkley.

Xu, Y., & Keselj, V. (2019). Stock prediction using deep learning and sentiment analysis. 2019 IEEE International Conference on Big Data (Big Data), σσ. 5573-5580.

Yang, Z. R. (2010). Machine learning approaches to bioinformatics (Τόμ. 4). World scientific.

Żbikowski, K. (2015). Using volume weighted support vector machines with walk forward testing and feature selection for the purpose of creating stock trading strategy. *Expert Systems with Applications*, 42(4), σσ. 1797-1805.

Zhang, X. D. (2020). Machine learning." A Matrix Algebra Approach to Artificial Intelligence. Springer. Singapore: Springer.

Παράρτημα

Ισολογισμοί

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΠ ΑΙΟΤ Α.Ε.

ΠΟΣΑ ΣΕ ΧΙΛ. €

1.1 Ετήσια Εταιρική Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31.12.2016

	Σημ.	31/12/2016	31/12/2015
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	5.22	29.170,80	28.973,11
Ενσώματα πάγια στοιχεία	5.23	100.915,74	103.867,93
Προκαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	5.24	387,33	30.994,76
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.25	72.416,56	72.416,56
Αναβαλλόμενες φορολογικές απατήσεις	5.26	0,00	12.742,96
Λοιπές μακροπρόθεσμες απατήσεις	5.27	21.799,02	19.347,34
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	9.339,23	232,68
Χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση	5.28	1.025,00	2.901,09
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		235.053,68	271.476,43
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	5.29	8.974,90	8.615,96
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	5.30	90.641,11	111.712,32
Προκαταβολές	5.31	23.690,22	12.768,04
Χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση	5.28	3.952,74	39.609,11
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	24.839,48	34.072,06
Δεσμευμένες καταθέσεις	5.32	0,00	36.392,03
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.32	194.454,36	105.654,65
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		346.552,80	348.824,17
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		581.606,48	620.300,60
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχικό κεφάλαιο	5.33	46.421,11	46.421,11
Υπέρ το άρτιο	5.34	72.775,98	72.775,98
Λοιπά αποθεματικά	5.35	29.931,74	(13.379,55)
Κέρδη εις νέον		65.368,31	84.356,98
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		214.497,13	190.174,52
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	5.36	35.838,01	45.175,34
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	1.180,84	12.555,62
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.37	9.614,80	8.096,53
Προβλέψεις	5.39β	6.092,66	17.568,50
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.40	14.221,24	20.250,00
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.26	11.018,84	0,00
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		77.966,39	103.645,99
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.38	68.476,97	78.381,11
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης πληρωτέες στην επόμενη χρήση	5.36	10.894,43	10.196,61
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.41	85.056,70	70.972,13
Υποχρεώσεις από προεισπραχθέντα εισιτήρια	5.42	94.415,36	80.304,29
Δεδουλευμένα έξοδα	5.43	26.918,24	29.643,81
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	3.147,29	48.940,30
Τρέχων φόρος εισοδήματος		(0,00)	7.822,26
Προβλέψεις	5.39α	233,97	219,58
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		289.142,96	326.480,09
Σύνολο υποχρεώσεων		367.109,35	430.126,08
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		581.606,48	620.300,60

2.1 Ετήσια Εταιρική Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος της χρήσης που έληξε την 31.12.2016

Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης	Σημ.	01/01 - 31/12/2016	01/01 - 31/12/2015
Πωλήσεις	5.45	891.534,49	921.710,09
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	5.46	19.872,14	20.490,02
Παροχές σε εργαζόμενους	5.48	(105.437,24)	(95.485,03)
Αποσβέσεις	5.22, 5.23	(16.923,64)	(12.720,86)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών	5.47	(732.270,19)	(754.465,89)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.49	41.021,27	37.205,19
Χρηματοοικονομικά έξοδα	5.49	(47.779,06)	(35.638,46)
Κέρδη χρήσης προ φόρων		50.017,76	81.095,06
Φόρος εισοδήματος	5.50	(15.764,74)	(26.847,74)
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους		34.253,01	54.247,32

		01/01- 31/12/2016	01/01- 31/12/2015
Λοιπά συνολικά εισοδήματα			
<i>(α) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους</i>			
Αντιστάθμιση ταμιακών ροών			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα	5.35	21.589,55	26.799,64
Αποτέλεσμα επιμέτρησης	5.35	35.769,29	(48.765,39)
Φόρος εισοδήματος	5.35	(16.634,06)	6.536,34
Διαθέσιμα για πώληση χρηματοοικονομικά στοιχεία			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα	5.35	0,00	0,00
Αποτέλεσμα επιμέτρησης	5.35	(177,31)	915,60
Φόρος εισοδήματος	5.35	51,42	(265,52)
Σύνολο (α)		40.598,88	(14.779,33)
<i>(β) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που δε μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους</i>			
Αναλογιστικές ζημιές	5.37	(756,75)	(1.181,97)
Αναβαλλόμενος φόρος		219,46	274,08
Σύνολο (β)		(537,29)	(907,89)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		40.061,59	(15.687,22)
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		74.314,60	38.560,10

1.1 Ετήσια Εταιρική Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 31.12.2018

	Σημ.	31/12/2018	31/12/2017
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	5.23	26.743,81	27.863,32
Ενώματα πάγια στοιχεία	5.24	89.118,27	94.326,38
Προκαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	5.26	48.201,37	305,62
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.25	72.416,56	72.416,56
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	5.27	-	610,91
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	5.28	28.055,55	20.487,25
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	1.727,63	59,36
Χρηματοοικονομικά στοιχεία		525,00	525,00
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		266.788,19	216.594,40
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	5.30	11.610,42	8.964,05
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	5.31	115.474,79	103.522,29
Προκαταβολές	5.32	22.632,61	18.638,20
Χρεωστικοί τίτλοι που αποπληρώνονται στη εύλογη αξία μέσω των λοιπών συνολικών εισοδημάτων	5.29	18.478,49	6.983,58
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	10.645,12	17.323,94
Δεσμευμένες καταθέσεις	5.33	10.409,17	7.207,93
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.33	164.095,82	215.195,95
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		353.346,42	377.835,94
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		620.134,60	594.430,35
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχικό κεφάλαιο	5.34	46.421,11	46.421,11
Υπέρ το άρτιο	5.35	72.775,98	72.775,98
Λοιπά αποθεματικά	5.36	(6.140,54)	4.042,41
Κέρδη εις νέον		96.018,73	73.283,16
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		209.075,27	196.522,65
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	5.37	12.273,62	21.753,30
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	6.771,94	9.074,45
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.38	11.968,43	10.878,52
Προβλέψεις	5.40β	11.283,45	4.757,48
Συμβατικές υποχρεώσεις	5.42	25.978,48	-
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις		-	18.034,54
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.27	5.000,37	-
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		73.276,29	64.498,29
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.39	45.281,01	38.491,20
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης πληρωτέες στην επόμενη χρήση	5.37	10.660,01	9.867,68
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.41	91.433,99	109.300,48
Συμβατικές υποχρεώσεις	5.42	115.701,55	-
Υποχρεώσεις από προεισπραχθέντα εισιτήρια	5.42	-	110.223,07
Δεδουλευμένα έξοδα	5.43	43.403,74	37.546,58
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα για αντιστάθμιση	5.44	31.038,30	16.900,23
Τρέχων φόρος εισοδήματος		-	11.080,16
Προβλέψεις	5.40 α,γ	264,44	-
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		337.783,05	333.409,41
Σύνολο υποχρεώσεων		411.059,34	397.907,70
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		620.134,60	594.430,35

2.1 Ετήσια Εταιρική Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος της χρήσης που έληξε την 31.12.2018

Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης	Σημ.	01/01 - 31/12/2018	01/01 - 31/12/2017
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες	5.45	961.057,46	933.318,80
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	5.46	32.972,15	21.491,57
Παροχές σε εργαζόμενους	5.48	(117.441,29)	(111.301,09)
Αποσβέσεις	5.23, 5.24	(17.992,48)	(18.411,63)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών	5.47	(791.016,27)	(753.727,81)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.49	21.650,30	20.419,02
Χρηματοοικονομικά έξοδα	5.49	(15.446,38)	(33.745,57)
Κέρδη χρήσης προ φόρων		73.783,49	58.043,29
Φόρος εισοδήματος	5.50	(22.948,19)	(19.479,48)
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους		50.835,29	38.563,81

Λοιπά συνολικά εισοδήματα			
<i>(α) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους</i>			
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα		(26.302,25)	1.307,84
Αποτέλεσμα επιμέτρησης		9.456,14	(39.749,79)
Φόρος εισοδήματος		4.716,91	11.148,17
Διαθέσιμα για πώληση χρηματοοικονομικά στοιχεία			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα		-	-
Αποτέλεσμα επιμέτρησης		-	(434,09)
Φόρος εισοδήματος		-	125,89
Χρεωστικοί τίτλοι που αποτιμώνται στην εύλογη αξία μέσω των λοιπών συνολικών εισοδημάτων			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα		73,34	-
Αποτέλεσμα επιμέτρησης		180,61	-
Φόρος εισοδήματος		(71,10)	-
Σύνολο (α)		(11.946,36)	(27.601,99)
<i>(β) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που δε μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους</i>			
Αναλογιστικές ζημίες		(280,18)	(520,37)
Αναβαλλόμενος φόρος		78,45	150,91
Σύνολο (β)		(201,73)	(369,47)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		(12.148,09)	(27.971,46)
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		38.687,20	10.592,35

	Σημ.	31.12.2020	31.12.2019
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αυλα περιουσιακά στοιχεία	3.1	26.655,33	26.120,81
Ενώματα πάγια στοιχεία	3.2	125.131,43	69.369,36
Περιουσιακά στοιχεία με δικαίωμα χρήσης	3.3	435.464,50	339.958,00
Προκαταβολές έναντι μελλοντικών μισθώσεων αεροσκαφών	3.5	21.561,74	10.343,41
Επενδύσεις σε θυγατρικές	3.4	80.426,56	72.416,56
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	3.7	24.808,21	30.811,77
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	3.6	58.063,84	0,00
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα	3.23	1.104,20	5.927,74
Χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	3.8	21.185,98	24.080,80
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		794.401,79	579.028,45
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	3.9	14.262,29	12.352,37
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	3.10	68.340,47	108.236,85
Προκαταβολές	3.11	14.737,24	26.334,59
Χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	3.8	12.278,85	11.791,45
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα	3.23	491,47	5.934,03
Προκαταβολές έναντι μελλοντικών μισθώσεων αεροσκαφών	3.5	0,00	28.595,76
Δεσμευμένες καταθέσεις	3.12	29.092,37	8.712,64
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	3.12	376.425,14	360.781,00
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		515.627,81	562.738,69
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		1.310.029,60	1.141.767,14
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχικό κεφάλαιο	3.13	46.421,11	46.421,11
Υπέρ το άρτιο	3.14	72.775,98	72.775,98
Λοιπά αποθεματικά	3.15	(5.797,95)	16.065,04
Κέρδη (Ζημιές) εις νέον		(84.697,15)	94.944,12
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		28.701,97	230.206,24
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Δανειακές υποχρεώσεις	3.17	341.971,26	196.566,77
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα	3.23	33.214,98	9.043,16
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	3.16	12.235,87	12.657,77
Προβλέψεις συντήρησης αεροσκαφών	3.19	27.593,21	26.765,32
Υποχρεώσεις από συμβάσεις με πελάτες	3.21	36.639,99	32.951,44
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	3.6	0,00	7.770,77
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	3.3	291.859,33	171.047,39
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		743.514,64	456.802,62
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	3.18	44.317,46	60.299,60
Δανειακές υποχρεώσεις	3.17	95.257,19	2.181,15
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	3.20	75.345,90	94.824,78
Υποχρεώσεις από συμβάσεις με πελάτες	3.21	185.892,68	118.312,80
Δεδομένα εξοδα	3.22	4.919,25	40.584,06
Παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα	3.23	16.722,31	6.073,38
Προβλέψεις	3.19	14.514,36	12.239,27
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	3.3	100.843,83	120.243,24
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		537.812,99	454.758,29
Σύνολο υποχρεώσεων		1.281.327,63	911.560,90
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		1.310.029,60	1.141.767,14

4.3

Εταιρική Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος 31.12.2020

Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης	Σημ.	2020	2019
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες	3.24	317.889,65	1.049.449,56
Λοιπά έσοδα	3.25	32.684,38	36.201,38
Παροχές σε εργαζόμενους	3.27	(71.745,12)	(125.922,57)
Αποσβέσεις	3.1, 3.2, 3.3	(129.323,58)	(129.277,38)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών	3.26	(331.431,46)	(750.173,20)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	3.28	78.198,50	27.191,34
Χρηματοοικονομικά έξοδα	3.28	(139.055,81)	(39.798,06)
Κέρδη/(Ζημιές) χρήσης προ φόρων		(242.783,45)	67.671,08
Φόρος εισοδήματος	3.29	60.730,14	(18.656,30)
Κέρδη/(Ζημιές) χρήσης μετά από φόρους		(182.053,30)	49.014,78
		2020	2019
Λοιπά συνολικά εισοδήματα			
(α) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους			
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα	3.23	101.796,73	(5.030,03)
Αποτέλεσμα επιμέτρησης		(125.852,86)	29.509,42
Φόρος εισοδήματος		6.001,24	(4.223,91)
Χρεωστικοί τίτλοι που αποτιμώνται στην εύλογη αξία μέσω των λοιπών συνολικών εισοδημάτων			
Ανακατατάξεις στα αποτελέσματα		26,24	557,70
Αποτέλεσμα επιμέτρησης		818,99	(1.336,20)
Φόρος εισοδήματος		(202,85)	186,84
Σύνολο (α)		(17.412,52)	19.663,83
(β) Λοιπά συνολικά εισοδήματα που δε μεταφέρονται στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους			
Αναλογιστικά κέρδη/(ζημιές)		624,18	86,46
Αναβαλλόμενος φόρος		(149,80)	(182,42)
Αποτέλεσμα επιμέτρησης συμμετοχικών τίτλων		(3.306,36)	(4.080,79)
Αναβαλλόμενος φόρος		793,53	979,39
Σύνολο (β)		(2.038,46)	(3.197,36)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		(19.450,97)	16.466,47
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		(201.504,28)	65.481,24