

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΣΤΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ  
ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗ»**

**Παπάζογλου Μαρία**

Διπλωματική Εργασία

Πειραιάς, 2016

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο που εκπονεί τη διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των παρακάτω παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης ( εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί ( τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την Γενική Συνέλευση του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Γεώργιος Βλάχος
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Ανδρέας Μερίκας

## Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Βλάχο για την συνεργασία και την καθοδήγηση, καθώς και τον κ. Ελευθέριο Θαλασσινό για τη βοήθεια του σε όλο το διάστημα εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ, επίσης, την κ. Βάσω Βανδώρου από το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) για τη βοήθεια και τα στοιχεία που μου παρείχε, καθώς και τον συνάδελφο μου από την Ιταλία κ. Francesco Trombaccia που μου έστειλε τις οικονομικές καταστάσεις των Ιταλικών εταιρειών και χωρίς τη βοήθεια του δεν θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί η σύγκριση με της Ελληνικής με την Ιταλική Ακτοπλοΐα.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πορεία την Ακτοπλοΐας είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Ελλάδα, καθώς διαθέτει μεγάλο αριθμό νησιών και η οικονομία της βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με αυτή. Σε αντίθεση με τους υπόλοιπους τομείς της ναυτιλίας, η ακτοπλοΐα επηρεάζεται από την πορεία την εθνικής οικονομίας και από τις μεταβολές στα εισοδήματα των επιβατών.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζεται η Ελληνική Ακτοπλοΐα και συγκρίνεται με την Ιταλική Ακτοπλοΐα. Η Ελληνική μαζί με την Ιταλική ακτοπλοΐα κατέχουν το 35 % της Ευρωπαϊκής Ακτοπλοΐας. Δεδομένου ότι οι μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες στην Ελλάδα δρομολογούν πλοία στις γραμμές της Αδριατικής, η Ιταλική ακτοπλοΐα αποτελεί έναν από τους κύριους ανταγωνιστές της στην περιοχή της Μεσογείου.

Η παρούσα μελέτη αναλύει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και στη συνέχεια πραγματοποιείται ανάλυση των βασικότερων χρηματοοικονομικών δεικτών για τις τέσσερις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ελλάδας για το χρονικό διάστημα 2010-2014. Οι εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν για την παρούσα ανάλυση είναι η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (ANEK LINES), η ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ( ΑΤΤΙCΑ G R O U P), η Μινωικές Γραμμές ANE (MINOAN LINES) και η Hellenic Seaways. Η σύγκριση της Ελληνικής με την Ιταλική Ακτοπλοΐα βασίστηκε στα οικονομικά στοιχεία των εταιρειών για το έτος 2013. Οι ιταλικές εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν για τη σύγκριση είναι η MOBY LINES, η GRANDI NAVI VELOCI, η VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL και η GRIMALDI GROUP.

Πιο αναλυτικά, η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελείται από δέκα κεφάλαια και το παράρτημα. Στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται ο ορισμός της ναυτιλίας και η οικονομική της σημασία. Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η ιστορία και τα κυριότερα χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο που την διέπει και όλες οι πρόσφατες αλλαγές. Στο τέταρτο κεφάλαιο, παραθέτονται οι ευκαιρίες, οι απειλές καθώς και οι δυνάμεις και οι αδυναμίες της Ελληνικής ακτοπλοΐας μέσα από την ανάλυση SWOT. Στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι τέσσερις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες στην Ελλάδα, ενώ στο έκτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην οικονομική κατάσταση του κλάδου για την πενταετία 2010-2014. Στο έβδομο κεφάλαιο, αναλύονται οι σημαντικότεροι χρηματοοικονομικοί δείκτες των τεσσάρων εταιρειών για το ίδιο χρονικό διάστημα. Στο όγδοο κεφάλαιο, γίνεται η ανάλυση της μήτρας SPACE και στο ένατο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τέσσερις ιταλικές ακτοπλοϊκές και στη συνέχεια γίνεται η σύγκριση με του κλάδου της ακτοπλοΐας των δύο χωρών. Τέλος στο κεφάλαιο δέκα, πραγματοποιούνται κάποιες προβλέψεις, συμπεράσματα και προτάσεις για την ελληνική ακτοπλοΐα.

## **ABSTRACT**

The economic outlook of the Greek Coastal Shipping is very important to Greece, since it is a country with a large number of islands and its economy is based mostly on tourism that is strongly connected to Coastal Shipping. Unlike the other sectors of Greek Shipping, Coastal Shipping is affected by the situation of National Economy and the changes in passengers' income.

This Diploma Thesis presents the Greek Coastal Shipping and is compared to the Italian one. The Greek and the Italian Coastal Shipping share the percentage of 35% of the European Coastal Shipping. Taking into account that the four largest ferry shipping companies in Greece operate vessels in the Adriatic Sea, the Italian Coastal Shipping is one of the most important competitors in the Mediterranean Sea.

This study analyzes the main characteristics of the Greek Coastal Shipping Sector and then presents the most important financial ratios of the four largest ferry shipping companies in Greece from 2010 to 2014. The companies were utilized for this analysis are the Anonymous Shipping Company of Crete SA (ANEK LINES), the Attica Holdings SA (ATTICA GROUP), the Minoan Lines Shipping Company (MINOAN LINES) and the Hellenic Seaways. The Italian companies that were utilized are the MOBY LINES, the GRANDI NAVI VELOCI, the VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL and the GRIMALDI GROUP. The comparison of the Greek with the Italian Coastal Shipping Sector was based on the above mentioned companies' financial statements for 2013.

Specifically, this diploma thesis consists of ten chapters and one appendix. The first chapter presents the definition of shipping sector and its economic value. The second chapter presents the history and the main characteristics of the Greek Coastal Shipping, while the third chapter analyzes its institutional framework and all recent changes on it. The fourth chapter lists the strengths, the weaknesses, the opportunities and the threats of the Greek Shipping Sector through the SWOT analysis. The fifth chapter refers to the presentation of the four largest shipping companies in Greece while the sixth chapter presents the economic situation of the Coastal Shipping Sector for the period from 2010 to 2014. The seventh chapter analyzes the most important financial ratios of the four Greek Companies for the same period. The eighth chapter presents the SPACE matrix and the ninth chapter presents the four Italian Coastal Shipping companies and the comparison between the Italian and Greek Coastal Shipping sector. Lastly, the chapter ten refers to some predictions, conclusions and proposals concerning the Greek Coastal Shipping.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες.....	4
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>6</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>16</b>
I.ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ.....	16
II.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ.....</b>	<b>17</b>
1.1 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	17
1.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	17
1.2.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	18
1.2.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	19
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ.....</b>	<b>21</b>
2.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	21
2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	21
2.3 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	22
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....</b>	<b>24</b>
3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.....	24
3.2 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.....	24
3.3 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.....	24
3.4 ΟΙ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.....	25
3.5 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	26
3.5.1 ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ.....	27
3.5.2 ΠΑΡΟΧΗ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ.....	28
3.6 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	30
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....</b>	<b>31</b>
4.1 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ.....	31
4.2 ΑΠΕΙΛΕΣ.....	32
4.3 ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	33
4.4 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ.....	34

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ.....36**

5.1 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε (ANEK LINES SA).....	36
5.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	36
5.1.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ.....	36
5.1.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ.....	37
5.1.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ.....	37
5.1.5 Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.....	38
5.2 ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (ΑΤΤΙΚΑ GROUP).....	38
5.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	38
5.2.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ.....	39
5.2.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ.....	40
5.2.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ.....	40
5.3 HELLENIC SEAWAYS MARITIME SA.....	41
5.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	41
5.3.2 ΣΤΟΛΟΣ.....	41
5.3.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ.....	42
5.3.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ.....	42
5.4 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (MINOAN LINES SA).....	43
5.4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	43
5.4.2 ΣΤΟΛΟΣ.....	43
5.4.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ.....	44
5.4.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ.....	44

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....45**

6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2010-2014....	45
6.2 Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2010-2014.....	47

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....48**

7.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ .....	48
7.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	48
7.2.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	48
7.2.1.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	48
7.2.1.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	50
7.2.1.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΩΝ.....	51
7.2.1.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	52
7.2.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ.....	54
7.2.2.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ.....	54
7.2.2.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	55



7.2.2.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΚΩΝ.....	57
7.2.3 ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ.....	59
7.2.3.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ.....	59
7.2.3.2 ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ.....	61
7.2.4 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ.....	63
7.2.4.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΙΚΤΟΥ ΟΡΙΑΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	63
7.2.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA).....	64
7.2.4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE).....	66
7.2.5 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΕΡΔΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΟΧΗ (EPS).....	67
7.2.6 Το Z-SCORE.....	68
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΜΗΤΡΑ SPACE.....</b>	<b>71</b>
8.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΑΣ SPACE.....	71
8.1.1 ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	71
8.1.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	72
8.1.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ.....	73
8.1.4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	74
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....</b>	<b>76</b>
9.1 ΟΙ ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	77
9.1.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ MOBY LINES SPA.....	77
9.1.1.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ MOBY LINES SPA.....	77
9.1.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ GRANDI NAVI VELOCI.....	78
9.1.2.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ GRANDI NAVI VELOCI.....	78
9.1.3 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL.....	78
9.1.3.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL.....	79
9.1.4 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ GRIMALDI GROUP.....	79
9.1.4.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ GRIMALDI GROUP.....	80
9.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	80
9.2.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	80
9.2.1.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	80
9.2.1.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	81
9.2.1.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΩΝ.....	82
9.2.1.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	83
9.2.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ.....	84
9.2.2.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ.....	84
9.2.2.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	85
9.2.2.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΚΩΝ.....	86
9.2.3 ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ.....	88
9.2.3.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ.....	88
9.2.3.2 ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ.....	89

9.2.4 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ.....	90
9.2.4.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΙΚΤΟΥ ΟΡΙΑΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	90
9.2.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA).....	91
9.2.4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE).....	92
9.2.5 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ .....	93
9.2.6 Το Z-SCORE.....	94
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>95</b>
10.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	95
10.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	98
10.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	100
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>101</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>104</b>

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Οι 10 χώρες με την μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκόσμια.....	18
Πίνακας 2.1: Η Συμβολή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στην Οικονομία.....	22
Πίνακας 3.1: Τα ποσά επιχορήγησης των άγονων γραμμών.....	26
Πίνακας 3.2: Κατηγορίες Οχημάτων που δικαιούνται έκπτωση.....	28
Πίνακας 3.3: Κατηγορίες Επιβατών που δικαιούνται έκπτωση.....	28
Πίνακας 3.4: Φορολογικοί Συντελεστές Ναυτιλίας.....	30
Πίνακας 4.1: Ανάλυση SWOT.....	31
Πίνακας 4.2: Τα προβλήματα των ελληνικών λιμένων.....	32
Πίνακας 4.3: Εποχικότητα στην Ακτοπλοΐα.....	35
Πίνακας 5.1: Τα πλοία της εταιρείας ANEK.....	36
Πίνακας 5.2 : Οι θυγατρικές της ANEK LINES.....	37
Πίνακας 5.3 :Τα πλοία της εταιρείας SUPERFAST FERRIES SA.....	39
Πίνακας 5.4 : Τα πλοία της εταιρείας BLUE STAR FERRIES.....	39
Πίνακας 5.5: Οι θυγατρικές της ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.....	40
Πίνακας 5.6: Τα πλοία της εταιρείας HELLENIC SEAWAYS MARITIME.....	42
Πίνακας 5.7: Θυγατρικές της HELLENIC SEAWAYS.....	43
Πίνακας 5.8: Τα πλοία της εταιρείας MINOAN LINES.....	44
Πίνακας 5.9: Θυγατρικές της MINOAN LINES.....	44
Πίνακας 6.1: Μεταβολή της επιβατικής κίνησης 2010-2014.....	47
Πίνακας 7.1: Δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας 2010-2014.....	49
Πίνακας 7.2: Δείκτες άμεσης ρευστότητας 2010-2014.....	50
Πίνακας 7.3: Δείκτες μετρητών για τα έτη 2010-2014.....	52
Πίνακας 7.4: Δείκτες αμυντικού διαστήματος 2010-2014.....	53
Πίνακας 7.5: Δείκτες μόχλευσης 2010-2014.....	54
Πίνακας 7.6: Δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια 2010-2014.....	56

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 7.7: Δείκτες κάλυψης τόκων 2010-2014.....	58
Πίνακας 7.8: Δείκτες κάλυψης τόκων με τις αποσβέσεις 2010-2014.....	58
Πίνακας 7.9: Δείκτες Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων 2010-2014.....	60
Πίνακας 7.10: Μέση διάρκεια απαιτήσεων 2010-2014.....	61
Πίνακας 7.11: Δείκτες Μεικτού Οριακού Κέρδους 2010-2014.....	63
Πίνακας 7.12: Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2010-2014.....	65
Πίνακας 7.13: Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2010-2014.....	66
Πίνακας 7.14: Δείκτης Κερδών ανά Μετοχή 2010-2014.....	67
Πίνακας 7.15: Z-SCORE 2010-2014.....	69
Πίνακας 9.1: Η διαμόρφωση της κίνησης στην Αδριατική 2006-2013.....	76
Πίνακας 9.2: Ο στόλος της MOBY LINES SPA.....	77
Πίνακας 9.3: Ο στόλος της GRANDI NAVI VELOCI.....	78
Πίνακας 9.4: Ο στόλος της VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL.....	79
Πίνακας 9.5: Ο στόλος της GRIMALDI GROUP.....	80
Πίνακας 9.6: Δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας 2013.....	80
Πίνακας 9.7: Δείκτες άμεσης ρευστότητας 2013.....	81
Πίνακας 9.8: Δείκτες μετρητών 2013.....	82
Πίνακας 9.9: Δείκτες αμυντικού διαστήματος 2013.....	83
Πίνακας 9.10: Δείκτες μόχλευσης για το έτος 2013.....	84
Πίνακας 9.11: Δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια 2013.....	85
Πίνακας 9.12: Δείκτες κάλυψης τόκων 2013.....	86
Πίνακας 9.13: Δείκτες κάλυψης τόκων με αποσβέσεις 2013.....	87
Πίνακας 9.14: Δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων για το έτος 2013.....	88
Πίνακας 9.15: Δείκτες μέσης διάρκειας απαιτήσεων 2013.....	89
Πίνακας 9.16: Δείκτες μεικτού οριακού κέρδους για 2013.....	90

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 9.17: Δείκτες αποδοτικότητας ενεργητικού 2013.....	91
Πίνακας 9.18: Δείκτες αποδοτικότητας ίδιων κεφαλαίων 2013.....	92
Πίνακας 9.19: Κεφάλαιο κίνησης 2013.....	93
Πίνακας 9.20: Z-score των τεσσάρων Ιταλικών εταιρειών 2013.....	94

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 1.1.:</b> Η Διάρθρωση του Ευρωπαϊκού στόλου.....	19
<b>Διάγραμμα 1.2.:</b> Άμεσο οικονομικό όφελος ναυτιλιακού κλάδου ανά κατηγορία εταιριών και κόστους .....	20
<b>Διάγραμμα 4.1:</b> Κατανομή της Ακτοπλοϊκής Δύναμης στην Ευρώπη.....	34
<b>Διάγραμμα 6.1:</b> Η κίνηση των επιβατών Ακτοπλοΐας 2010-2014.....	47
<b>Διάγραμμα 7.1:</b> Μεριδία Αγοράς 2014.....	48
<b>Διάγραμμα 7.2:</b> Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας 2010-2014.....	49
<b>Διάγραμμα 7.3 :</b> Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας 2010-2014.....	51
<b>Διάγραμμα 7.4:</b> Δείκτης Μετρητών 2010-2014.....	52
<b>Διάγραμμα 7.5:</b> Αριθμοδείκτης Αμυντικού Διαστήματος 2010-2014.....	53
<b>Διάγραμμα 7.6:</b> Αριθμοδείκτης Μόχλευσης 2010-2014.....	55
<b>Διάγραμμα 7.7:</b> Αριθμοδείκτης Χρέους προς ίδια Κεφάλαια 2010-2014.....	56
<b>Διάγραμμα 7.8:</b> Αριθμοδείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΙΠΤΦ/ΤΟΚΟΙ) 2010-2014.....	58
<b>Διάγραμμα 7.9:</b> Αριθμοδείκτης Κάλυψης Τόκων ((ΚΙΠΤΦ+ Αποσβέσεις )/ΤΟΚΟΙ) 2010-2014.....	59
<b>Διάγραμμα 7.10:</b> Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων 2010-2014.....	60
<b>Διάγραμμα 7.11:</b> Μέση Διάρκεια Απαιτήσεων 2010-2014.....	62
<b>Διάγραμμα 7.12:</b> Δείκτες Μεικτού Οριακού Κέρδους 2010-2014.....	63
<b>Διάγραμμα 7.13:</b> Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2010-2014.....	65
<b>Διάγραμμα 7.14:</b> Δείκτες Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2010-2014.....	66
<b>Διάγραμμα 7.15:</b> Δείκτης Κερδών ανά Μετοχή 2010-2014.....	68
<b>Διάγραμμα 7.16:</b> Z-SCORE 2010-2014.....	69
<b>Διάγραμμα 8.1:</b> Μήτρα SPACE.....	75
<b>Διάγραμμα 9.5:</b> Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας 2013.....	81

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 9.6:</b> Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας 2013.....	82
<b>Διάγραμμα 9.7:</b> Δείκτης Μετρητών 2013.....	83
<b>Διάγραμμα 9.8:</b> Δείκτης Αμυντικού Διαστήματος 2013.....	84
<b>Διάγραμμα 9.9:</b> Δείκτες μόχλευσης για το έτος 2013.....	85
<b>Διάγραμμα 9.10:</b> Δείκτης Χρέους προς ίδια κεφάλαια 2013.....	86
<b>Διάγραμμα 9.11:</b> Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ/Τόκοι) 2013.....	87
<b>Διάγραμμα 9.12:</b> Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ+Αποσβέσεις/ Τόκοι) 2013.....	87
<b>Διάγραμμα 9.13:</b> Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων 2013.....	88
<b>Διάγραμμα 9.14:</b> Δείκτης Μέσης Διάρκειας Απαιτήσεων 2013.....	89
<b>Διάγραμμα 9.15:</b> Δείκτης Μικτού Οριακού Κέρδους 2013.....	90
<b>Διάγραμμα 9.16:</b> Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2013.....	91
<b>Διάγραμμα 9.17:</b> Δείκτης Αποδοτικότητας ίδιων Κεφαλαίων 2013.....	92
<b>Διάγραμμα 9.18:</b> Κεφάλαιο Κίνησης 2013.....	93
<b>Διάγραμμα 9.19:</b> Z-SCORE Ιταλικές εταιρείες 2013.....	94

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **I. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ**

Ο αντικειμενικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναλύσει την πορεία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια όπου η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε ύφεση και το περιβάλλον μέσα στο οποίο βρίσκεται γίνεται ολοένα και περισσότερο ανταγωνιστικό. Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο συμπεριλαμβανομένης της τιμολογιακής πολιτικής, η συρρίκνωση του ΑΕΠ λόγω της συνεχιζόμενης ύφεσης και οι εναλλαγές στις τιμές των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα την οικονομική κατάσταση του κλάδου. Η δραστηριοποίηση των ελληνικών εταιρειών στην περιοχή της Αδριατικής, η σημασία της Ελληνικής και της Ιταλικής ακτοπλοΐας για την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και το γεγονός ότι και οι δύο χώρες επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την ύφεση δημιουργούν το πλαίσιο για την πραγματοποίηση της σύγκρισης μεταξύ των δύο χωρών. Μέσα από την χρηματοοικονομική ανάλυση των σημαντικότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών και της σύγκρισης μεταξύ της οικονομικής κατάστασης του κλάδου της Ελληνικής και της Ιταλικής ακτοπλοΐας επιχειρείται η παρουσίαση της επιρροής όλων αυτών των παραγόντων αλλά και του ανταγωνιστικών περιβάλλοντος μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται η ελληνική ακτοπλοΐα.

### **II. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Η μεθοδολογία που ακολουθείται είναι να προσεγγιστεί το θέμα της ελληνικής ακτοπλοΐας μέσα από την διαγνωστική και χρηματοοικονομική ανάλυση. Αρχικά, παρουσιάζεται γενικότερα η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας και στη συνέχεια η σημασία και το πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ακτοπλοΐας. Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας τα στοιχεία από τις οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών για την τελευταία πενταετία πραγματοποιείται η χρηματοοικονομική ανάλυση των βασικότερων δεικτών και διαμορφώνονται συμπεράσματα σχετικά με την οικονομική κατάσταση των εταιρειών για αυτό το χρονικό διάστημα. Με την παρουσίαση των βασικότερων εταιρειών της Ιταλικής Ακτοπλοΐας, γίνεται η σύγκριση μεταξύ των κλάδων των δύο χωρών. Για την πραγματοποίηση της σύγκρισης, ενοποιήθηκαν τα οικονομικά στοιχεία των εταιρειών της Ιταλικής και Ελληνικής Ακτοπλοΐας έτσι ώστε να διαμορφωθούν οι αριθμοδείκτες όλου του κλάδου.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ**

### **1.1.Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Ο όρος ναυτιλία περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά μέσω θαλάσσης προσώπων και επιβατών σε όλα τα μήκη και πλάτη της Γής και γι αυτό είναι γνωστή για τον παγκόσμιο χαρακτήρα της. Ο όρος ναυτιλία χρησιμοποιείται και για να υποδηλώσει την ίδια τη λειτουργία του πλοίου αλλά και ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία μίας χώρας.<sup>1</sup>

Η ναυτιλία χωρίζεται σε δύο πολύ μεγάλες κατηγορίες :

- Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (liner): Τα πλοία της εκτελούν συγκεκριμένα δρομολόγια και μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια με αγαθά υψηλής οικονομικής αξίας όπως είναι τα αυτοκίνητα.
- Ναυτιλία Ελεύθερων Γραμμών( tramp) : Τα πλοία της εκτελούν μη προγραμματισμένα δρομολόγια και μεταφέρουν προϊόντα χαμηλότερης οικονομικής αξίας όπως είναι τα χύδην υγρά και ξηρά φορτία.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει και μία πρόσθετη διαφοροποίηση λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που διακρίνονται στις κατηγορίες αυτές:

- Ακτοπλοΐα: Περιλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων και αγαθών που πραγματοποιείται μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων εντός των ορίων ενός κράτους.
- Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: Περιλαμβάνει όλες τις θαλάσσιες μεταφορές κατά μήκος των ακτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως και των ηπειρωτικών λιμένων της και νήσων της Ένωσης. Περιλαμβάνει δηλαδή το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών που δεν απαιτούν διέλευση του ωκεανού.
- Ποντοπόρος Ναυτιλία: Περιλαμβάνει τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών και προσώπων που απαιτούν τη διέλευση ωκεανού.<sup>2</sup>

### **1.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης, καθώς το θαλάσσιο εμπόριο προσφέρει στους εμπόρους μία σειρά από πλεονεκτήματα, μεταφέροντας τα αγαθά με ασφάλεια και σε χαμηλό κόστος σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Το εμπόριο αυτό πραγματοποιείται με πάνω από 50.000 πλοία τα οποία μεταφέρουν όλα τα είδη εμπορευμάτων και προέρχονται από πλοιοκτήτες από 150 διαφορετικές χώρες και απασχολεί εκατομμύρια εργαζομένους.<sup>3</sup>

Η ναυτιλία είναι πολύ σημαντική για την οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Ευρωπαϊκός στόλος αποτελείται από 23.000 πλοία με συνολική χωρητικότητα πάνω από 660 εκατομμύρια καθαρής χωρητικότητας. Αντιπροσωπεύει πάνω από το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

<sup>1</sup> www.helmpa.gr

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία,σελ.257, Σ.Θεοδωρόπουλος,Μ.Β.Λεκάκου,Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

<sup>3</sup> <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία εκτιμάται ότι συνεισφέρει στο ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 56 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ μαζί με όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή η συμβολή της ξεπερνά τα 145 δισεκατομμύρια ευρώ. Ακόμα, απασχολεί πάνω από 590.000 εργαζομένους, οι 470.000 από αυτούς εργάζονται στη θάλασσα.<sup>1</sup>

### **1.2.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα του κόσμου διαθέτοντας το 16% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας και ακολουθούν η Ιαπωνία, η Κίνα, η Ιαπωνία και η Σιγκαπούρη. Οι πέντε αυτές χώρες ελέγχουν πάνω από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.<sup>2</sup>

Οι χώρες που διαθέτουν την μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκόσμια με βάση στοιχεία της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου του 2015 παρουσιάζονται στον πίνακα 1.1.

**Πίνακας 1.1:** Οι 10 χώρες με την μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκόσμια.

Σειρά	Χώρα	Αριθμός Πλοίων	Καθαρή Χωρητικότητα (Deadweight tonnage)	Ποσοστό Παγκόσμια
1	Ελλάδα	4.017	279.429.790	16,11%
2	Ιαπωνία	3.986	230.675.179	13,30%
3	Κίνα	4.966	157.557.210	9,08%
4	Γερμανία	3.532	122.035.632	7,04%
5	Σιγκαπούρη	2.356	84.022.252	4,84%
6	Κορέα(Νότιος)	1.618	80.181.485	4,62%
7	Χονγκ Κονγκ	1.258	75.321.271	4,34%
8	Ηνωμένες Πολιτείες	1.972	60.263.524	3,47%
9	Ηνωμένο Βασίλειο	1.227	48.381.899	2,79%
10	Νορβηγία	1.857	46.370.542	2,67%

\*πηγή: Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD

Όσον αφορά τη διάρθρωση του Ευρωπαϊκού στόλου, η Ελλάδα διαθέτει τον μεγαλύτερο μεταξύ των χωρών της Ευρώπης κατέχοντας το 43% της Ευρωπαϊκής καθαρής χωρητικότητας και ακολουθεί η Γερμανία κατέχοντας το 21%.

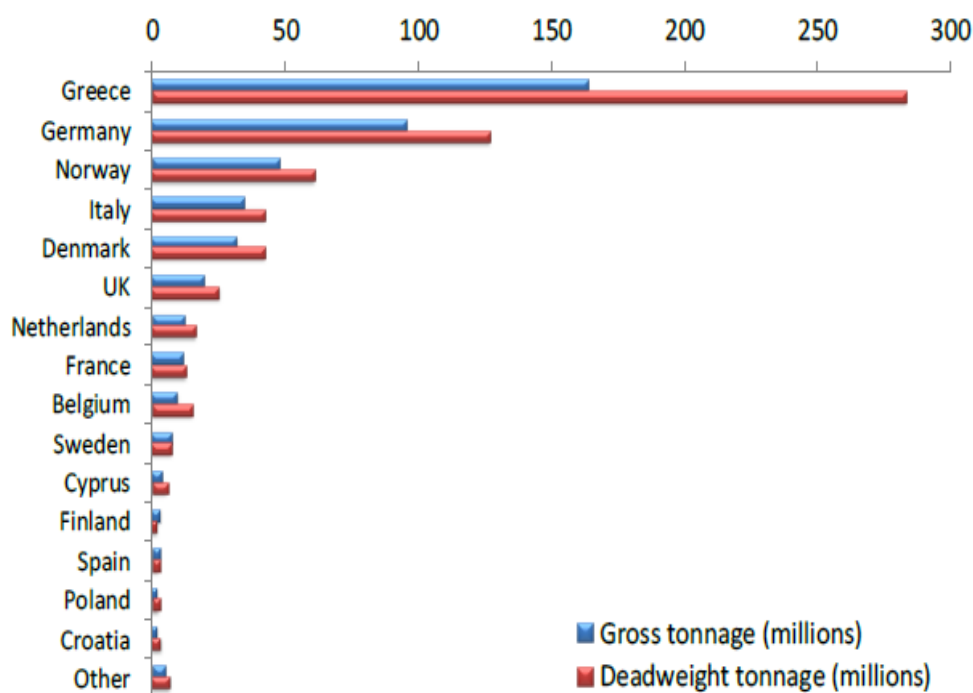
Η διάρθρωση του Ευρωπαϊκού στόλου με βάση τα στοιχεία του 2014, παρουσιάζεται στο διάγραμμα 1.1.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Oxford economics, the economic value of the EU shipping industry, April 2014

<sup>2</sup> Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD

<sup>3</sup> Oxford economics, the economic value of the EU shipping industry, April 2014

### Διάγραμμα 1.1: Η Διάρθρωση του Ευρωπαϊκού στόλου



\*πηγή: Oxford economics, the economic value of the EU shipping industry, April 2014

### 1.2.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία συμβάλει στην ελληνική οικονομία τόσο άμεσα μέσα από τα οφέλη του βασικού ναυτιλιακού κλάδου όσο και έμμεσα τόσο μέσα από όλες τις υποστηρικτικές υπηρεσίες που δημιουργούν το ναυτιλιακό πλέγμα όσο και μέσω της αύξησης του διαθέσιμου εισοδήματος.<sup>1</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία της Boston Consulting Group, το 2013 με δεδομένη την ύφεση στην Ελλάδα και την συρρίκνωση του ΑΕΠ, η ναυτιλία συνέβαλε στο ΑΕΠ της χώρας κατά 7%. Ακόμα, σύμφωνα με παλαιότερες έρευνες ο κλάδος της ναυτιλίας δημιουργεί περίπου 200.000 θέσεις εργασίας.

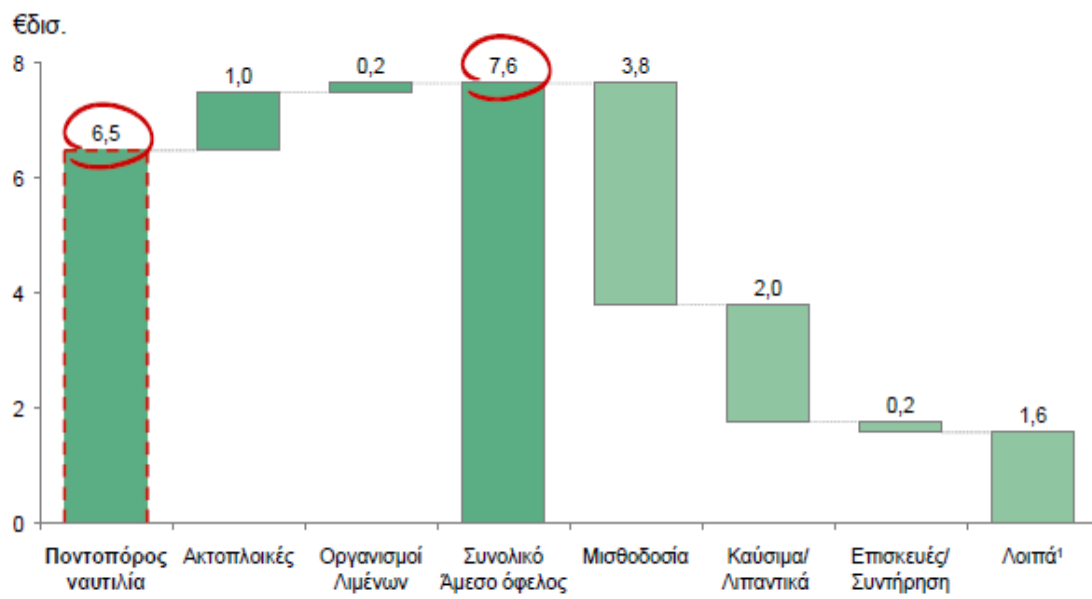
Η συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στο ισοζύγιο υπηρεσιών είναι περίπου 12 με 15 δισεκατομμύρια ευρώ. Σημαντικό, επίσης είναι να αναφερθεί ότι πολλοί εφοπλιστές επενδύουν και σε άλλους κλάδους της οικονομίας συνεισφέροντας ακόμα περισσότερο στο ΑΕΠ.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται το άμεσο οικονομικό όφελος από τον βασικό ναυτιλιακό κλάδο. Όπως φαίνεται από τον πίνακα, η ποντοπόρος ναυτιλία συμβάλει κατά περίπου 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ ακολουθεί η ακτοπλοΐα με άμεσο οικονομικό όφελος περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Μελέτη IOBE, 2013

<sup>2</sup> Η εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία, Boston Consulting Group, Οκτώβριος 2013

**Διάγραμμα 1.2:** Άμεσο οικονομικό όφελος ναυτιλιακού κλάδου ανά κατηγορία εταιριών και κόστους



\*πηγή: (εκτίμηση του αντίκτυπου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία,BCG)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

### **2.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

Η Ελληνική Ακτοπλοΐα ανήκει στον τομέα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και διακινεί εμπορεύματα, επιβάτες και οχήματα στα λιμάνια της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας μέσα από ένα πολύπλοκο σύστημα συνδέσεων.<sup>1</sup>

Η ιστορία της ξεκινάει το 1857 στη Σύρο όπου ιδρύθηκε η πρώτη ακτοπλοϊκή με την επωνυμία « Ελληνική Ατμοπλοΐα». Μέχρι τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου είχαν ιδρυθεί άλλες δέκα ελληνικές ατμοπλοϊκές, επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Το 1907, πολύ σημαντική ήταν η ίδρυση της « Υπερωκεανίου Ελληνικής Ατμοπλοΐας» που συνέδεσε για πρώτη φορά τον Πειραιά με την Νέα Υόρκη. Την Μεταπολεμική Περίοδο, τα υπερωκεάνια άρχισαν να χρησιμοποιούνται και σαν κρουαζιερόπλοια. Το 1970 και μετά, εδραιώθηκαν οι εταιρείες λαϊκής βάσης με αφετηρία την Κρήτη και ακολούθησαν άλλα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου.<sup>2</sup>

### **2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

Η Ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο καθώς, η Ελλάδα διαθέτει περίπου 200 κατοικημένα νησιά και από αυτά σημαντικής οικονομικής σημασίας είναι τα 70, ενώ διαθέτει περίπου 138 λιμάνια που βρίσκονται στα νησιά αλλά και στην ηπειρωτική χώρα.

Παρά την εποχικότητα στην ζήτηση που την χαρακτηρίζει, συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες δυνάμεις στην Ευρώπη, με πρώτη την Ιταλία να διαθέτει περίπου το 18% και την Ελλάδα να ακολουθεί με 17%, αλλά και μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα διακινεί περίπου 35 εκατομμύρια έλληνες και ξένους επιβάτες ετησίως ενώ σύμφωνα με τη Eurostat το 7% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου είναι ελληνικά πλοία.

Στον κλάδο της ακτοπλοΐας απασχολούνται περίπου 21,4 χιλιάδες εργαζόμενοι και από αυτούς οι 5 χιλιάδες στα πλοία και στα γραφεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ενώ σε συνδυασμό με τις επιδράσεις τις ακτοπλοΐας στους υπόλοιπους κλάδους ο συνολικός αριθμός των θέσεων εργασίας φτάνει τις 260 χιλιάδες.<sup>3</sup>

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία η συνολική συνεισφορά της ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ της Ελλάδας παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα 2.1.

<sup>1</sup> ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ, ΧΑΡΙΛΑΟΣ Ν.ΨΑΡΑΥΤΗΣ

<sup>2</sup> [museum.yen.gr/History.htm](http://museum.yen.gr/History.htm)

<sup>3</sup> Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Μελέτη IOBE,2014

**Πίνακας 2.1:** Η Συμβολή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στην Οικονομία

	Επιδράσεις από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
προστιθέμενη αξία (εκατ.ευρώ)	1.200	8.886	10.086
ΑΕΠ (εκατ.ευρώ)	1.512	10.334	11.846
Απασχόληση (χιλ.)	21,4	239	260
Φορολογικά έσοδα (εκατ.ευρώ)	449	1.693	2.142

\*πηγή: IOBE

### **2.3 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα ανήκει στον τομέα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και ισχύουν οι συνθήκες του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού. Ο ολιγοπωλιακός αυτός ανταγωνισμός έχει βοηθήσει τις εταιρείες να βελτιώσουν το στόλο και την ποιότητα των υπηρεσιών τους. Μερικά από τα χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν την ακτοπλοΐα ως ολιγοπώλιο καθώς και άλλα βασικά χαρακτηριστικά της παρουσιάζονται παρακάτω:

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης με την πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών συσπειρώνονται σε 4 μεγάλους σχηματισμούς που αφορούν τις κύριες γραμμές. Υπάρχουν και μικρότεροι «παίκτες» οι οποίοι εξυπηρετούν βασικά τις δευτερεύουσες γραμμές.<sup>1</sup>
- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών με ευμετάβλητη, έντονα εποχική ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.<sup>2</sup>
- Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους των εμπλεκόμενων χρηστών (εταιρείες, κράτος, επιβάτες), οι οποίοι έχουν αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα.
- Διαφοροποιημένη υπηρεσία καθώς κάθε ζεύγος γραμμής αποτελεί μία ξεχωριστή αγορά με διαφορετικά χαρακτηριστικά.
- Υψηλά εμπόδια εισόδου λόγω του υψηλού κόστους επένδυσης και λειτουργίας αλλά και λόγω υποχρεώσεων που προβλέπει ο νόμος όπως είναι η υποχρέωση δρομολόγησης για 12 μήνες.
- Τα πλοία έχουν δεδομένη χωρητικότητα και σε συνδυασμό με τις έντονες διακυμάνσεις της ζήτησης που χαρακτηρίζουν την ελληνική ακτοπλοΐα, ένα μεγάλο μέρος της χωρητικότητας παραμένει αδρανές για ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα του έτους.

<sup>1</sup> [www.theseanation.gr/ακτοπλοΐα/αναλύσεις-έρευνες/18648-η-ελληνική-ακτοπλοΐα-μέσα-στην-κρίση-2008-2011](http://www.theseanation.gr/ακτοπλοΐα/αναλύσεις-έρευνες/18648-η-ελληνική-ακτοπλοΐα-μέσα-στην-κρίση-2008-2011)

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία,σελ.276, Σ.Θεοδωρόπουλος,Μ.Β.Λεκάκου,Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

- Υψηλό σταθερό κόστος και χαμηλό μεταβλητό κόστος όπως είναι χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών.
- Τιμολόγηση χωρίς κρατική παρέμβαση για όλους τους ναύλους εκτός της οικονομικής θέσης.<sup>1</sup>
- Κρατικές επιδοτήσεις στις γραμμές οι οποίες δεν παρουσιάζουν εμπορικό και οικονομικό ενδιαφέρον για τους επιχειρηματίες της ακτοπλοΐας.

---

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία,σελ.277, Σ.Θεοδωρόπουλος,Μ.Β.Λεκάκου,Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

### **3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ**

Με την έννοια του θαλάσσιου καμποτάζ (cabotage) εννοείται η απαγόρευση παροχής υπηρεσιών στα χωρικά ύδατα μιας χώρας από πλοία που διαθέτουν ξένη σημαία. Αποτελεί δηλαδή το αποκλειστικό προνόμιο που δίνει μία χώρα στους στα πλοία με την εθνική σημαία να διακινούν επιβάτες και εμπορεύματα από ένα λιμάνι της σε ένα άλλο.<sup>1</sup>

### **3.2.ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ**

Οι διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δίκαιου για την ακτοπλοΐα καθώς και το Π.Δ. 684/76 που ίσχυαν μέχρι το 2002 έδιναν στην Ελληνική ακτοπλοΐα έντονα τα στοιχεία του ρυθμιζόμενου ολιγοπωλίου με υψηλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού.

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του πλαισίου ήταν:

- Ο έλεγχος εισόδου και εξόδου των επιχειρήσεων στο συγκεκριμένο κλάδο καθώς μόνο εταιρείες με πλοία υπό ελληνική σημαία μπορούσαν να εκτελούν πλόες εσωτερικού.
- Το Υπουργείο Ναυτιλίας ήταν ο κύριος ρυθμιστής καθώς μέσω της παροχής των αδειών σκοπιμότητας καθόριζε τα δρομολόγια που έπρεπε να πραγματοποιηθούν, από ποία εταιρεία, τη σειρά προσέγγισης των λιμανιών και το επίπεδο των ναύλων<sup>2</sup>, εφαρμόζοντας ένα σύστημα εσωτερικού προγραμματισμού που καθόριζε ποιός και τι έπρεπε να παραχθεί και για ποιόν.
- Το Υπουργείο Ναυτιλίας προσπαθούσε μέσα από αυτό το πλαίσιο να εξασφαλίσει την κανονικότητα των δρομολογίων και για τα νησιά που δεν είχαν εμπορική σημασία για τους πλοιοκτήτες μέσω της παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η υποχρέωση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας δινόταν από το κράτος σε εταιρείες που είχαν εξασφαλίσει την αποκλειστική εκμετάλλευση άλλων βιώσιμων γραμμών.<sup>3</sup>
- Η προστασία των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία της ακτοπλοΐας και η επιβάρυνση του εισιτηρίου κατά 6,5% για τη χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ).<sup>4</sup>

### **3.3 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ**

Το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο με τον ισχυρό κρατικό παρεμβατισμό δεν άφηνε περιθώρια ανταγωνισμού μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών και δεν βοηθούσε στον εκσυγχρονισμό του στόλου και ολόκληρου του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Με την εισαγωγή του Νόμου 2932/2001 και την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική νομοθεσία 3577/92 επιβαλλόταν από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2002, η ελεύθερη

<sup>1</sup> Έρευνα για τις θεσμικές & οικονομικές εξελίξεις στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία "PASSENGER SHIPPING" (Περίοδος 2002-2012) & Δυνατότητες για ένα νέο ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, Μότση Μανιόλα, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Ιούλιος 2013

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία, σελ.274, Σ. Θεοδωρόπουλος, Μ.Β.Λεκάκου, Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

<sup>3</sup> Ρύθμιση και ανταγωνισμός στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, Θεωρία και Πολιτική του Ανταγωνισμού και της Εποπτείας των Δικτύων, Τμήμα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών, Κωστόπουλος Π., Μυστιδής Ν., 16/06/2015

<sup>4</sup> Κλαδική Μελέτη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, Λάμπρου Δήμητρα, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013, ΠΜΣ στη Διοίκηση Επιχειρήσεων



παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών σε οποιοδήποτε κράτος μέλος την Ευρωπαϊκής Ένωσης για πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους εκτός της Ελβετίας<sup>1</sup>. Ωστόσο λόγω της ιδιομορφίας του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα θα ήταν δύσκολη αυτή η εναρμόνιση και δόθηκε παράταση μέχρι τον Ιανουάριο του 2004 και η πλήρης απελευθέρωση της ελληνικής ακτοπλοΐας ολοκληρώθηκε το 2006 με την άρση εμποδίων που εξακολουθούσαν να υπάρχουν.

Το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο βοήθησε στην ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών καθώς με σκοπό να διατηρήσουν τα μερίδια αγοράς τους μειώθηκε το κόστος αλλά και αυξήθηκε το επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου θεσμικού πλαισίου είναι:

- Η συμμετοχή πλοίων που πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις, όπως να είναι επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, να είναι δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και να έχουν ολική χωρητικότητα πάνω από 650 μονάδες υπολογισμού, εφόσον είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος.<sup>2</sup>
- Οι ναύλοι ορίζονται ελεύθερα αλλά το κράτος παρεμβαίνει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις με τον καθορισμό της τιμής της οικονομικής θέσης για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Το υπουργείο επίσης παρεμβαίνει και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
- Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Η δρομολογιακή περίοδος ξεκινά την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου κάθε έτους και τελειώνει στις 31 Οκτωβρίου του επόμενου έτους.<sup>3</sup>
- Η υποχρέωση της δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθεί να γίνεται με απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και μέσω της δήλωσης ενδιαφέροντος από ακτοπλοϊκές εταιρείες σε ετήσια βάση στην οποία μπορούν να συμμετέχουν και εταιρείες από τα κράτη μέλη της Ε.Ε.
- Στο προσωπικό του πλοίου μπορούν να συμμετέχουν ναυτικοί από οποιοδήποτε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον όρο να διαθέτουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.<sup>4</sup>

#### **3.4.ΟΙ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

Οι άγονες γραμμές είναι γραμμές οποίες δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον και επομένως οι πλοιοκτήτες δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν και χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες.

- Οι άγονες γραμμές που εξυπηρετούν επιβάτες και εμπορεύματα
- Οι άγονες ταχυδρομικές γραμμές
- Οι άγονες τουριστικές γραμμές που εξυπηρετούν τις τουριστικές ανάγκες της χώρας.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία,σελ.275, Σ.Θεοδωρόπουλος,Μ.Β.Λεκάκου,Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

<sup>2</sup> Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος,Πειραιάς,Σεπτέμβριος 2010

<sup>3</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία,σελ.274, Σ.Θεοδωρόπουλος,Μ.Β.Λεκάκου,Α.Α.Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

<sup>4</sup> Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος,Πειραιάς,Σεπτέμβριος 2010

Στις περιπτώσεις αυτές όπου οι πλοιοκτήτες δεν έχουν οικονομικό συμφέρον να δρομολογήσουν τα πλοία τους στις άγονες γραμμές, υπάρχει η Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας.

Σαν Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας ορίζεται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στη μεταφορική επιχείρηση ώστε να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί συγκεκριμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δεν θα τηρούσε αν λειτουργούσε με μοναδικό κριτήριο το οικονομικό συμφέρον.<sup>2</sup>

Η διαδικασία για την ανάθεση της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στις ακτοπλοϊκές εταιρείες πραγματοποιείται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, αφού πρώτα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της τακτικής δρομολόγησης, μέσω δημόσιων προσκλήσεων και την υπογραφή συμβάσεων διάρκειας έως 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και των εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.<sup>3</sup> Τα ποσά με τα οποία επιχορηγήθηκαν οι άγονες γραμμές για το 2014 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 3.1:** Τα ποσά επιχορήγησης των άγονων γραμμών

Αναθέτουσα Αρχή	Πολυετείς Συμβάσεις	Μονοετείς Συμβάσεις	Σύνολο
Γ.Γ. Υ.Ν.Α.	21.190.178,59	11.963.140,02	33.153.318,61
Γ. Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής	38.097.854,05	13.504.816,00	51.602.670,05
Σύνολο	<b>59.288.032,64</b>	<b>25.467.956,02</b>	<b>84.755.988,66</b>

\* πηγή: ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ Ε.Ε.ΣΥ.Μ - Σ.Ε.Ε.Ν - Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε - Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών: Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις - Πειραιάς, Φεβρουάριος 2014

### **3.5. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Τον Μάιο του 2002, για πρώτη φορά με τη δημοσίευση του ΦΕΚ 570/08.05.2002 προβλέπεται ο καθορισμός του ναύλου με κάθε είδους ακτοπλοϊκά πλοία με ενιαίο τρόπο σε όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας κατά φάσεις.

Ο βασικός ναύλος υπολογιζόταν με βάση την παρακάτω εξίσωση με τους αντίστοιχους συντελεστές που προέβλεπε το ΦΕΚ:

**ΒΑΣΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΣ= (ΤΙΜΗ/ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΑ) X (ΑΠΟΣΤΑΣΗ) X ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ**

<sup>1</sup> Ρύθμιση και ανταγωνισμός στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, Θεωρία και Πολιτική του Ανταγωνισμού και της Εποπτείας των Δικτύων, Τμήμα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών, Κωστόπουλος Π., Μυστιδής Ν., 16/06/2015

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία, σελ. 151, Σ. Θεοδωρόπουλος, Μ. Β. Λεκάκου, Α. Α. Παλλης, Εκδόσεις Τυπωθήτω

<sup>3</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Για τις επιμέρους κατηγορίες ναύλων, οι τιμές καθορίζονται με ποσοστά προσαύξησης επί του βασικού ναύλου:

- 1) Οικονομική θέση με κλίνη : προσαύξηση 20% επί του βασικού ναύλου
- 2) Διακεκριμένη θέση Β : προσαύξηση 50% επί του βασικού ναύλου
- 3) Διακεκριμένη θέση ΑΒ : προσαύξηση 80% επί του βασικού ναύλου
- 4) Διακεκριμένη θέση με κλίνη Α: ελεύθερη διαμόρφωση του ναύλου με προσαύξηση από 80% έως 300% , ενώ διακεκριμένη θέση με χωρίς κλίνη ακόμα και για τα ταχύπλοα που διαθέτουν διακεκριμένη θέση η προσαύξηση είναι ελεύθερη από 50% έως 100% επί του βασικού ναύλου.
- 5) Συμβατικά πλοία έως 10 ετών : Προσαύξηση 20% επί του βασικού ναύλου.
- 6) Ταχύπλοα: Προσαύξηση 100% επί του βασικού ναύλου.

Από το 2002 έως και σήμερα οι βασικοί ναύλοι έχουν τροποποιηθεί πολλές φορές, με βάση τους υπολογισμούς της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για τις μεταβολές του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή. Με τη δημοσίευση των αντίστοιχων ΦΕΚ τίθενται σε ισχύ οι τροποποιήσεις ,με τελευταία τροποποίηση τον Απρίλιο του 2015 (ΦΕΚ.730/29.04.2015).

### **3.5.1 ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ**

Η τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου διαμορφώνεται από τον βασικό ναύλο όπως παρουσιάστηκε παραπάνω και από φόρους υπέρ τρίτων.

Μέχρι τον Ιούνιο του 2011, οι φόροι υπέρ τρίτων που περιλαμβάνονταν στην τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου ήταν οι εξής:

**Φόρος Προστιθέμενης Αξίας:** 11% για τους επιβάτες και 23% για τα αυτοκίνητα

**Επίναυλος:** 3% ως ανταποδοτικό τέλος για τις άγονες γραμμές

**Λιμενικά τέλη :** 5%-5,5% υπέρ των Λιμενικών ταμείων και Λιμένων

**ΚΑΕΟ-NAT:** 6,5% , Τα αρχικά ΚΑΕΟ σημαίνουν Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων. Το τέλος αυτό αρχικά δημιουργήθηκε για την ασφάλιση των οχημάτων και των επιβατών, στη συνέχεια όμως πέρασε κάτω από τη διαχείριση του NAT για την κάλυψη συντάξεων.<sup>1</sup>

**Λεμβούχοι-Αχθοφορικά:** Είναι ένα ποσοστό του ναύλου το οποίο προορίζεται για τους λεμβούχους και αχθοφόρους και υπολογιζόταν περίπου σε 0,5-0,6 ευρώ ανά επιβάτη. Το τέλος όμως αυτό που επιβαλλόταν σε πολλά λιμάνια δεν είχε ουσιαστική σημασία.

---

<sup>1</sup> Προτάσεις για Ανταγωνιστική και Βιώσιμη Ακτοπλοία,ΕΕΑ,2008, Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος,Πειραιάς,Σεπτέμβριος 2010

Επίσης, η τιμή του εισιτηρίου αυξανόταν και από άλλα τέλη όπως τα πρακτορειακά και η διαφυγούσα εργασία.

Στις 16 Ιουνίου του 2011, με το άρθρο 116 με τον τίτλο « Κατάργηση τελών και δικαιωμάτων υπέρ τρίτων» του ΦΕΚ 137, καταργήθηκαν τα τέλη προς το ΚΑΕΟ-ΝΑΤ, προς τους λεμβούχους και αχθοφόρους και τα τέλη διαφυγούσας εργασίας.

Σήμερα, η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου διαμορφώνεται με συντελεστή ΦΠΑ 23%, όπως δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 80//16.07.2015.

### **3.5.2 ΠΑΡΟΧΗ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ**

Με βάση την εγκύκλιο με αριθμό 3324.1/01/13 του Υπουργείου Ναυτιλίας που δημοσιεύτηκε στις 15 Ιουλίου του 2013, οι κοινωνικές ομάδες που δικαιούνται έκπτωση στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες.

Οι εκπτώσεις αυτές δεν ισχύουν για ταχύπλοα πλοία για τις ημέρες Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή εφόσον κατά τις ημέρες αυτές υπάρχει συμβατικό πλοίο το οποίο εξυπηρετεί τα συγκεκριμένα δρομολόγια.

**Πίνακας 3.2:** Κατηγορίες Οχημάτων που δικαιούνται έκπτωση

A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ-ΘΕΣΗ
1	ΑΝΑΠΗΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧΕ ([[(ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟ ΚΑΙ ΦΕΡΟΝΤΑ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ ή ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ (ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»)]	50%
2	ΟΧΗΜΑΤΑ Υ.Ν.Α./ ΛΣ - ΕΛ.ΑΚΤ.	100%

**Πίνακας 3.3:** Κατηγορίες Επιβατών που δικαιούνται έκπτωση

A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ-ΘΕΣΗ
1	ΑΠΟΡΟΙ(ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ, ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ, ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ) ΜΕΧΡΙ 10 ΑΤΟΜΑ ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΡΟΜ/ΚΗ ΓΡΑΜΜΗ [ΑΡΘΡΟ 5 Ν.6059/1934 (Α' 71)]	100% -ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ
2	ΠΑΙΔΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 5 ΕΤΩΝ	100% -ΚΑΤ' ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΟΝΕΑ ή ΚΗΔΕΜΟΝΑ (ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΑΝΑ ΔΥΟ ΜΙΑ ΚΛΙΝΗ )

3	<p>A. ΑΝΑΠΗΡΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ  B. ΘΥΜΑΤΑ ΠΟΛΕΜΟΥ  Γ. ΒΟΗΘΟΙ ή ΣΥΝΟΔΟΙ (ΘΕΡΑΠΕΝΙΔΕΣ ή ΘΕΡΑΠΟΝΤΕΣ) (ΑΝ. ΠΟΛ.) [ΜΕ ΔΕΛΤΙΟ ΕΙΔΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΣΑΣ ΤΗΝ ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (Α &amp; Β) ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΙΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ (Γ)] ΑΡΘΡΟ 35 Α.Ν.1324/1949 (Α' 326), ΑΡΘΡΟ 8 Ν.Δ.3748/1957 (Α' 178), ΑΡΘΡΟ 3 Ν.4471/1965 (Α' 87), ΑΡΘΡΟ 35 Ν.1487/1950 (Α' 179)]</p>	50% -ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΚΛΙΝΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ, ΕΦΟΣΟΝ Η ΘΕΣΗ ΑΥΤΗ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΛΙΝΕΣ
4	<p>A. ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ή ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ 80% ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ (ΚΕ.Π.Α.) ή ΤΩΝ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ή ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥΣ)  B. ΣΥΝΟΔΟΙ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ή ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ 80% ΚΑΙ ΑΝΩ ΕΦΟΣΟΝ Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ ΕΙΝΑΙ ΑΤΟΜΟ ΜΕ ΠΑΡΑΠΛΗΓΙΑ – ΤΕΤΡΑΠΛΗΓΙΑ ΤΥΦΛΩΣΗ, ΝΟΗΤΙΚΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑ, ΑΥΤΙΣΜΟ ΚΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΟ DOWN  Γ. ΕΑΝ Ο ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙ ΣΥΝΟΔΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΤΟΜΟ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΤΟΤΕ Ο ΣΥΝΟΔΟΣ ΜΕΤΑΦΕΡΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ [ΑΡΘΡΟ 4 Ν.3709/2008 (Α' 213), ΑΡΘΡΟ 35 Ν.4150/2013 (Α' 102)]</p>	50% -ΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ, ΟΙ ΣΥΝΟΔΟΙ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ
5	ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ (ΕΙΔΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑΡΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ) ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ Ν.1910/1944 (Α' 229)]	50% -ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ
6	ΦΟΙΤΗΤΕΣ-ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΑΕΙ-ΤΕΙ ΚΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΕΝ-ΚΕΣΕΝ (ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΦΟΙΤΗΤΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ή ΔΕΛΤΙΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΑΕΝ - ΚΕΣΕΝ)	50% -ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ ΑΠΟ 01/09 ΚΑΘΕ ΕΤΟΥΣ ΕΩΣ 30/06 ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ
7	<p>ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ (ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ):</p> <p>A. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ – ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ:</p> <p>i. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ, ΑΝΘ/ΣΤΕΣ, ΥΠΑΞ/ΚΟΙ, Λ/Φ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗΣ ΤΟΥΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ</p> <p>ii. ΔΟΚΙΜΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ, ΥΠΑ/ΕΚΟΙ, Λ/Φ, ΟΤΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΟΜΑΔΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ 50 ΑΤΟΜΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ</p> <p>B. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ Υ.Ν.Α. ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗΣ ΤΟΥΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ</p>	100%

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, ωστόσο, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στον ολοένα και περισσότερο αυξανόμενο ανταγωνισμό υιοθετούν πολιτικές εκπτώσεων στους επιβάτες και οι οποίες δεν καθορίζονται από τον νόμο.

Οι πολιτικές των εταιρειών στην παροχή εκπτώσεων είναι:

- Έκπτωση στα εισιτήρια που «κλείνονται» μεγάλο χρονικό διάστημα πριν την ημερομηνία του ταξιδιού (early booking)
- Έκπτωση στα εισιτήρια για μεγάλο αριθμό επιβατών (3+1 επιβάτες)
- Έκπτωση για όσους ταξιδεύουν κατά τη χειμερινή περίοδο λόγω μειωμένης ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.
- Έκπτωση για τους επιβάτες που έχουν κάρτα μέλους στην εταιρεία σαν επιβράβευση για την «πιστότητα» τους στην εταιρεία.<sup>1</sup>

### **3.6 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

Η ακτοπλοΐα με βάση το νόμο 27/1975 υπάγεται στο καθεστώς φορολόγησης με βάση την ολική χωρητικότητα και την ηλικία του πλοίου και ο φόρος αυτός θεωρείται φόρος εισοδήματος.

Οι συντελεστές με τους οποίους υπολογίζεται ο φόρος της ολικής χωρητικότητας παρουσιάζονται στον πίνακα.

**Πίνακας 3.4:** Φορολογικοί Συντελεστές Ναυτιλίας

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές	Ηλικία πλοίου-έτη	Δολάρια ΗΠΑ ανά κοχ
100-10000	1,2	0-4	0,382
10001-20000	1,1	5-9	0,684
20001-40000	1	10-19	0,67
40001-80000	0,45	20-29	0,634
80001 και άνω	0,2	30 και άνω	0,49

\*πηγή: IOBE

Το 2013, με την εφαρμογή του νόμου 4223/2013 και το άρθρο 14, ορίστηκε ο διπλασιασμός του φόρου των ναυτιλιακών εταιρειών για την τριετία 2014-2016, με σκοπό την ενίσχυση των φορολογικών εσόδων της χώρας. Ακόμα, για τον ίδιο λόγο, τον Αύγουστο του 2015, με άρθρο 26 του νόμου 4336/2015, ορίστηκε η αύξηση της φορολόγησης των πλοίων κατά 4% για την πενταετία 2016-2020. (φεκ 94)

Θα πρέπει να τονιστεί ότι η Ελληνική ακτοπλοΐα συμβάλλει στα φορολογικά έσοδα του κράτους και μέσω του ΦΠΑ των εισιτηρίων και μέσω των παράπλευρων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτή.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Στοιχεία από τις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

Οι δυνάμεις , οι αδυναμίες , οι ευκαιρίες και οι απειλές της ελληνικής ακτοπλοΐας παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 4.1:** Ανάλυση SWOT

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ανάκαμψη του Ελληνικού Τουρισμού</li><li>• Κοινοπραξίες</li><li>• Πωλήσεις και ναυλώσεις πλοίων</li><li>• Τιμές Καυσίμων</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ανταγωνισμός</li><li>• Κακή κατάσταση των λιμένων της χώρας</li><li>• Οικονομική Κατάσταση της χώρας</li><li>• Θεσμικές αλλαγές</li></ul>
ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none"><li>• Μείωση κόστους λειτουργίας μέσω αποτελεσματικότερου management</li><li>• Μεγάλο νησιωτικό έδαφος</li><li>• Μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη</li><li>• Αναδιάρθρωση Δανείων</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Δυσμενής οικονομικά αποτελέσματα</li><li>• Έντονη εποχικότητα</li><li>• Έλλειψη διαφοροποιημένου στόλου</li><li>• Έκθεση σε δάνεια</li></ul>

### **4.1 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ**

- Ανάκαμψη του Ελληνικού Τουρισμού: Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον κλάδο του τουρισμού, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό των τουριστών μετακινούνται μέσω πλοίων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), ο Ελληνικός Τουρισμός αναπτύχθηκε περαιτέρω το 2014 φτάνοντας το 17,3 % του ΑΕΠ σε σχέση με το 2013, όπου ήταν στο 16,3% του ΑΕΠ.<sup>2</sup> Ακόμα, σύμφωνα με έρευνα του IOBE το 2012, ο τουρισμός συμβάλει στις μεταφορές κατά 3,1 δισεκατομμύρια ευρώ, με σημαντικότερη επίδραση στον τομέα των ακτοπλοϊκών δραστηριοτήτων.<sup>3</sup>
- Κοινοπραξίες : Η κοινοπραξία μεταξύ της ANEK και της ATTICA GROUP έχει επιφέρει πολλά οφέλη και στις δύο εταιρίες μέσω συνδυασμένων δρομολογίων και καλύτερη αξιοποίηση του στόλου τους.

<sup>1</sup> Η συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές, IOBE, Ιανουάριος 2013

<sup>2</sup> <http://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/vasika-megethi-tou-ellinikoy-tourismoy/?year=2013>

<sup>3</sup> Η επίδραση του Τουρισμού στην Ελληνική Οικονομία, IOBE, Σεπτέμβριος 2012

- Πωλήσεις και ναυλώσεις πλοίων : Κατά τη διάρκεια του 2014, η εταιρεία ANEK προχώρησε στην πώληση δύο πλοίων της με αποτέλεσμα να μπορεί να αποπληρώσει ένα μεγάλο μέρος του μακροπρόθεσμου δανεισμού της .Επίσης, προχώρησε και σε ναύλωση ενός πλοίου της σε ξένο ναυλωτή με κερδοφόρα αποτελέσματα. Η εταιρεία BLUE STAR προχώρησε στην πώληση ενός πλοίου και η HELLENIC SEAWAYS σε πώληση δύο πλοίων και σε ναύλωση άλλου ενός σε ξένο ναυλωτή με αποτέλεσμα να βελτιωθούν τα οικονομικά τους αποτελέσματα.
- Τιμές καυσίμων: Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για το 2014 που επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών ήταν η πτώση της τιμής των καυσίμων κατά 8% που είναι το βασικότερο στοιχείο του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Με βάση τις προβλέψεις της Goldman Sachs, οι τιμές του πετρελαίου θα διατηρηθούν σε χαμηλά επίπεδα για τα επόμενα 15 χρόνια <sup>1</sup>

#### **4.2 ΑΠΕΙΛΕΣ**

- Ανταγωνισμός : Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών ειδικότερα στη θάλασσα την Αδριατικής είναι πολύ έντονος και μπορεί να επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα στους μικρότερους «παίκτες». Ο ανταγωνισμός γίνεται εντονότερος καθώς στη θάλασσα της Αδριατικής δραστηριοποιούνται πλοία υπό ξένη σημαία και έχουν τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν χαμηλότερο λειτουργικό κόστος σε σύγκριση με την Ελληνική Σημαία<sup>2</sup>. Επίσης, έντονος είναι ο ανταγωνισμός της ελληνικής ακτοπλοΐας και με τα άλλα μέσα μεταφοράς επιβατών.
- Κακή κατάσταση των λιμένων της χώρας: Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα κυριότερα προβλήματα των ελληνικών λιμένων.

**Πίνακας 4.2:** Τα προβλήματα των ελληνικών λιμένων

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ		
ΣΥΝΟΛΟ	93	%
ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΥΜΜΑΤΙΣΜΟΥ	80	86,02%
ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΒΑΘΟΥΣ	46	49,46%
ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΡΑΜΠΕΣ	86	92,47%
ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ	65	69,89%
ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ	91	97,85%
ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	70	75,27%

\* Πηγή: ΣΕΕΝ

<sup>1</sup> <http://www.goldmansachs.com/our-thinking/podcasts/episodes/9-17-2015-jeff-currie.html>

<sup>2</sup> Ετήσια έκθεση Attica Group 2014



- Οικονομική Κατάσταση της χώρας: Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Standard and Poor's, ο κίνδυνος εξόδου της Ελλάδας από το ευρώ είναι υπαρκτός αν και οι πιθανότητες έχουν μειωθεί κάτω από 50%. Επίσης, σύμφωνα με τις προβλέψεις, η ελληνική οικονομία αναμένεται να συρρικνωθεί περαιτέρω τα επόμενα χρόνια, ενώ σημαντική ήταν και η διαφυγή κεφαλαίων στο εξωτερικό.<sup>1</sup> Επομένως, η πορεία της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι άμεσα συνδεδεμένη με την πορεία της ελληνικής οικονομίας και του τουρισμού.
- Θεσμικές αλλαγές: Το καθεστώς γύρω από την τιμολογιακή πολιτική της ακτοπλοΐας μεταβάλλεται συνεχώς με τελευταία την αύξηση του ΦΠΑ. Επίσης, σύμφωνα με το πρόγραμμα ARCHIPELAGO της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προτείνεται η χρήση του υγροποιημένου φυσικού αερίου ως καύσιμο για την ακτοπλοΐα.<sup>2</sup>

### 4.3 ΔΥΝΑΜΕΙΣ

- Μείωση κόστους λειτουργίας μέσω αποτελεσματικότερου management: Κατά τη διάρκεια του 2014, οι τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου μέσω αποτελεσματικότερου management κατόρθωσαν να βελτιώσουν τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Μερικές από τις στρατηγικές που ακολουθήθηκαν ήταν η επέκταση της δρομολογιακής περιόδου, η μείωση των δρομολογίων και οι ναυλώσεις πλοίων σε ξένες εταιρείες.<sup>3</sup>
- Μεγάλο Νησιωτικό έδαφος : Η Ελλάδα διαθέτει την μεγαλύτερη ακτογραμμή της Μεσογείου με μήκος 13.676 χλμ κατέχοντας και την 13<sup>η</sup> θέση παγκόσμια.<sup>4</sup> Επίσης, διαθέτει 120 κατοικημένα νησιά και πληθυσμό 1,3 εκατομμύρια. Με βάση αυτά τα στοιχεία φαίνεται πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας.<sup>5</sup>
- Μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη: Η Ελλάδα μετά την Ιταλία κατέχει τη δεύτερη μεγαλύτερη ακτοπλοΐα στην Ευρώπη. Η κατανομή σε Ευρωπαϊκό επίπεδο παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα 4.1.

<sup>1</sup> [http://www.streetinsider.com/Credit+Ratings/UPDATE%3A+S%26P+Upgrades+Greece+to+CCC%2B%3B+Outlook+to+Stable+\(GREK\)/10738971.html](http://www.streetinsider.com/Credit+Ratings/UPDATE%3A+S%26P+Upgrades+Greece+to+CCC%2B%3B+Outlook+to+Stable+(GREK)/10738971.html)

<sup>2</sup> <http://archipelago-Ing.eu/Project/Activities.html>

<sup>3</sup> Στοιχεία από τις εκθέσεις των εταιρειών

<sup>4</sup> <http://world.bymap.org/Coastlines.html>

<sup>5</sup> Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Μελέτη IOBE, 2014

**Διάγραμμα 4.1:** Κατανομή της Ακτοπλοϊκής Δύναμης στην Ευρώπη



\*πηγή: Eurostat, Μελέτη IOBE

- **Αναδιάρθρωση Δανείων:** Κατά τη διάρκεια του 2014, οι μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου με εξαίρεση την εταιρεία MINOAN LINES, προχώρησαν σε συμφωνίες με τις τράπεζες με σκοπό την αναδιάρθρωση των δανείων τους, την επαναδιαπραγμάτευση των όρων αποπληρωμής και τη σύναψη νέων βραχυπρόθεσμων δανείων. Τα γεγονότα αυτά ενίσχυσαν σημαντικά τη ρευστότητα των εταιρειών του κλάδου.

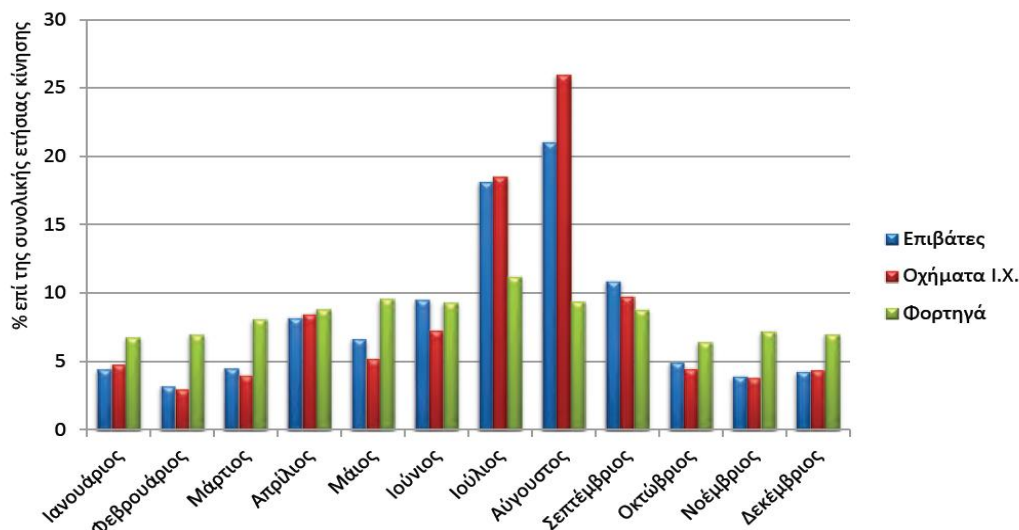
#### **4.4 ΔΥΝΑΜΙΕΣ**

- **Δυσμενή Οικονομικά Αποτελέσματα :** Κατά τη διάρκεια του 2014, όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσίασαν βελτιωμένα αποτελέσματα. Ωστόσο, οι πιθανότητες χρεοκοπίας παραμένουν αυξημένες και σε συνδυασμό με την κακή οικονομική κατάσταση της Ελλάδας, δεν είναι βέβαιο ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου θα συνεχίσουν να παρουσιάζουν βελτιωμένα αποτελέσματα.
- **Έντονη Εποχικότητα:** Η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει έντονη εποχικότητα με την ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες να είναι ιδιαίτερα αυξημένη κατά το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του έτους ενώ είναι ιδιαίτερα χαμηλή κατά το πρώτο και τέταρτο τρίμηνο.<sup>1</sup> Η εποχικότητα απαιτεί αποτελεσματική διαχείριση του στόλου για να μειωθεί το λειτουργικό κόστος κατά τους χειμερινούς μήνες.

<sup>1</sup> Προτάσεις για Ανταγωνιστική και Βιώσιμη Ακτοπλοΐα,ΕΕΑ,2008, Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος,Πειραιάς,Σεπτέμβριος 2010

Στον πίνακα 4.2 παρουσιάζεται η διακύμανση της ζήτησης της ακτοπλοΐας κατά τη διάρκεια του έτους.

**Πίνακας 4.3:** Εποχικότητα στην Ακτοπλοΐα



\*Πηγή: ΣΕΕΝ

- Έλλειψη διαφοροποιημένου στόλου: Όλες οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαθέτουν πλοία αποκλειστικά για να εξυπηρετούν τον κλάδο αυτό με αποτέλεσμα η πορεία των εταιρειών να εξαρτάται μόνο από την πορεία του κλάδου.
- Έκθεση σε δάνεια : Παρόλο που οι εταιρείες του κλάδου προχώρησαν σε συμφωνίες με τις τράπεζές τους, παραμένουν εκτεθειμένες σε μεγάλα δάνεια και σε περιόδους χαμηλής ρευστότητας υπάρχει πιθανότητα τα δάνεια αυτά να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

### **5.1.ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (ANEK LINES SA)**

#### **5.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES», με μετόχους τους κατοίκους της Κρήτης. Είναι η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης και η ιδέα της ίδρυσής της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Η δραστηριοποίηση της ANEK στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου της «ΚΥΔΩΝ», στη γραμμή Πειραιά – Χανιά. Σήμερα διοικείται από έναν 15μελές διοικητικό συμβούλιο και η έδρα της βρίσκεται στα Χανιά.

Τα πλοία της εταιρείας δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Κρήτης, Ιταλίας και σε άγονες γραμμές με τη μορφή δημόσιας υπηρεσίας.

#### **5.1.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ**

Ο στόλος της ANEK αποτελείται από 11 πλοία όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 5.1:** Τα πλοία της εταιρείας ANEK

<b>ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</b>
ΕΛΥΡΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
OLYMPIC CHAMPION	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ./ΤΑΧΥΠΛ.
HELLENIC SPIRIT	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ./ΤΑΧΥΠΛ.
ΚΥΔΩΝ (ΠΡ.ΣΟΦ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΚΡΗΤΗ Ι	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΛΑΤΩ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΠΡΕΒΕΛΗΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
FORZA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

### 5.1.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Το Δεκέμβριο του 1998, η εταιρεία ANEK εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας με το σύμβολο ANEK. Ωστόσο, τον Απρίλιο του 2013 με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Χρηματιστηρίου Αθηνών, η ANEK τέθηκε υπό επιτήρηση, σύμφωνα με τον άρθρο 3.2.1.4, καθώς οι ζημιές της χρήσης ήταν μεγαλύτερες από το 30% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Από τότε μέχρι και σήμερα η εταιρεία κάνει προσπάθειες για την άρση της επιτήρησης, μέσω της μείωσης του λειτουργικού κόστους και την αναδιάρθρωση των μακροπρόθεσμων δανείων της με τις δανείστριες τράπεζες.<sup>1</sup>

Τον Ιούλιο του 2015, το διοικητικό συμβούλιο της ANEK LINES εξέδωσε δελτίο τύπου με βάση το οποίο θα συγκληθεί έκτακτη γενική συνέλευση με σκοπό να αποφασιστούν οι όροι με τους οποίους θα πραγματοποιηθεί η αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου. Η άρση της επιτήρησης και η αναδιάρθρωση των δανείων όπως αναφέρθηκε παραπάνω θα ενισχύσει την ρευστότητα της εταιρείας.<sup>2</sup>

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ANEK LINES για το 2014, το μετοχικό της κεφάλαιο για το έτος ήταν 56.596.467,60 ευρώ διαιρούμενο σε 185.373.016 κοινές και 3.281.876 προνομιούχες μετοχές με ονομαστική αξία 0,3 ευρώ.

Στην μετοχική σύνθεση συμμετέχουν οι εταιρείες << BAPMIN AEBE>> με 26,52% και η <<ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.>> με ποσοστό 24,18%. Σύμφωνα με το δελτίο τύπου της ANEK τον Μάρτιο του 2015, η Τράπεζα Πειραιώς απέκτησε της μετοχές της εταιρείας << SEA STAR CAPITAL PLC>> ύστερα από τη διενέργεια πλειστηριασμού.

### 5.1.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Η μητρική εταιρεία ANEK συμμετέχει στις ακόλουθες θυγατρικές :

**Πίνακας 5.2 :** Οι θυγατρικές της ANEK LINES

ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ
ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ (ΛΑΝΕ)	50,11%	Επιβατηγός ναυτιλία
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	100%	Ναυτική Εταιρεία
ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ Α.Ε. (ΕΤΑΝΑΠ)	47,96%	Παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΕΒΕ	60,45%	Παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας

<sup>1</sup> Δελτίο Τύπου ANEK LINES, 30 Μαΐου 2013

<sup>2</sup> Δελτίο Τύπου ANEK LINES, 27 Ιουλίου 2015

ANEK ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ-ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ-ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	99,48%	Τουρισμός- Συμμετοχή σε άλλες εταιρείες- παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών
ANEK LINES ITALIA SRL	49%	Πρακτόρευση και αντιπροσώπευση ναυτιλιακών εταιρειών

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

### 5.1.5 Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Την 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 2011, με δελτίο τύπου ανακοινώθηκε επίσημα η κοινοπραξία της ANEK Α.Ε. με την ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ για την δημιουργία συνδυασμένων δρομολογίων στις γραμμές της Ιταλίας καθώς και στις γραμμές της Κρήτης.<sup>1</sup> Το όνομα της κοινοπραξίας είναι «ANEK Α.Ε.-SUPERFAST ENDEKA (HELLAS) INC & ΣΙΑ» και στόχος ήταν η μείωση του λειτουργικού κόστους, η καλύτερη αξιοποίηση της προσφερόμενης χωρητικότητας σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Η διάρκεια της κοινοπραξίας ήταν τρία χρόνια αλλά τον Μάιο του 2013 με νέο δελτίο τύπου ανακοινώθηκε η επέκταση της κοινοπραξίας έως τον Μάιο του 2017.<sup>2</sup> Το Σεπτέμβριο του 2014, ανακοινώθηκε η διεύρυνση της συνεργασίας των δύο εταιρειών για την εκτέλεση συνδυασμένων δρομολογίων με πλοία και των δύο εταιρειών στις γραμμές της Ιταλίας και της Κρήτης, ενώ στις υπόλοιπες γραμμές λειτουργούν ως αυτόνομες εταιρείες.<sup>3</sup>

## 5.2 ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

### 5.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το 1918, η μητρική εταιρεία ιδρύεται για πρώτη φορά στον Πειραιά με την επωνυμία «Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος» με αντικείμενο εργασιών την παραγωγή και εμπορία αλεύρων υπό νέα επωνυμία «Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε.». Το 1924, η εταιρεία εισάγεται για πρώτη φορά στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας.

Το 1992, αλλάζει μετά από πολλά χρόνια ιδιοκτησιακό καθεστώς και επωνυμία με το όνομα «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών» και το 1993 ιδρύεται η θυγατρικής της εταιρεία «Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε.» που στη συνέχεια μετονομάστηκε σε «SUPERFAST FERRIES Ναυτιλιακή Α.Ε.».

Το 1995, δρομολογήθηκαν τα πρώτα πλοία της εταιρείας, SUPERFAST I, SUPERFAST II στη γραμμή Πάτρας- Ιταλίας.

Το 1999, η μητρική εταιρεία πραγματοποιεί συμφωνία για αγορά ποσοστού ελέγχου 38,8% της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και στη συνέχεια το ποσοστό αυτό φτάνει

<sup>1</sup> Δελτίο Τύπου ANEK LINES, Μάιος 2011

<sup>2</sup> Δελτίο Τύπου ANEK LINES, 28 Μάιου 2013

<sup>3</sup> Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΑΤΤΙΚΑ GROUP 2014

το 48,8% αλλάζοντας και το εμπορικό σήμα και όνομα της εταιρείας σε BLUE STAR FERRIES.

Το 2004, μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης η εταιρεία « Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών» μετονομάζονται σε ΑΤΤΙCΑ GROUΡ και το 2008 ανακοινώνεται η απορρόφηση μέσω συγχώνευσης της εισηγμένης εταιρείας BLUE STAR Ναυτιλιακή Α.Ε. από την ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. Συμμετοχών.

Σήμερα, η εταιρεία διοικείται από ένα 7μελές διοικητικό συμβούλιο και η έδρα της βρίσκεται στην Αθήνα. Τα πλοία της εταιρείας δραστηριοποιούνται στις γραμμές των Κυκλάδων, της Κρήτης, της Ιταλίας και των Δωδεκανήσων.

#### 5.2.2. Ο ΣΤΟΛΟΣ

Ο στόλος της ΑΤΤΙCΑ GROUΡ αποτελείται από 13 πλοία όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 5.3 :** Τα πλοία της εταιρείας SUPERFAST FERRIES SA

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
SUPERFAST I	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SUPERFAST II	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SUPERFAST XI	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SUPERFAST XII	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

**Πίνακας 5.4 :** Τα πλοία της εταιρείας BLUE STAR FERRIES

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
BLUE STAR PATMOS	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE STAR DELOS	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE STAR PAROS	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE STAR NAXOS	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE STAR 1	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE STAR 2	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE HORIZON	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
BLUE GALAXY	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
DIAGORAS	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

### 5.2.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Η εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε.ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας με το σύμβολο ΑΤΤΙΚΑ.

Στη μετοχική σύνθεση της εταιρείας συμμετέχουν σε ποσοστό 77,8% η εταιρεία MIG SHIPPING S.A, σε ποσοστό 11,6% η εταιρεία MARFIN INVESTMENT GROUP και σε ποσοστό 10,6% λοιποί μέτοχοι.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της εταιρείας για το 2014, το μετοχικό της κεφάλαιο για το έτος ανέρχεται σε 57.498.096 ευρώ, διαιρούμενο σε 191.660.320 κοινές μετοχές με ονομαστική αξία 0,30 ευρώ η κάθε μία.

### 5.2.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Η μητρική εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ συμμετέχει στις παρακάτω θυγατρικές:

**Πίνακας 5.5:** Οι θυγατρικές της ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΠΤΑ Ν.Ε.	100%
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΟΚΤΩ Ν.Ε.	100%
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΝΝΕΑ Ν.Ε.	100%
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΔΕΚΑ Ν.Ε.	100%
ΝΟΡΝΤΙΑ Ν.Ε.	100%
ΜΑΡΙΝ Ν.Ε.	100%
ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD	100%
ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD	100%
ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM Α.Ε.	100%
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΔΩΔΕΚΑ (ΕΛΛΑΣ) ΙΝΚ & ΣΙΑ	0%
SUPERFAST FERRIES SA	100%
SUPERFAST PENTE INC	100%
SUPERFAST EXI INC	100%
SUPERFAST ENDEKA INC	100%
SUPERFAST DODEKA INC	100%
BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ν.Ε.	100%
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ BLUE STAR FERRIES	0%
BLUE STAR FERRIES S.A.	100%
WATERFRONT NAVIGATION COMPANY	100%
THELMO MARINE S.A.	100%
BLUE ISLAND SHIPPING INC	100%



STRINTZIS LINES SHIPPING LTD	100%
SUPERFAST ONE INC	100%
SUPERFAST TWO INC	100%
ΑΤΤΙΚΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	100%
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ & ΣΙΑ	0%
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	100%
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	100%
ΑΤΤΙΚΑ FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	100%

### **5.3. HELLENIC SEAWAYS MARITIME SA**

#### **5.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1984 με την επωνυμία « ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ»<sup>1</sup>. Το 2001, μετά από αλλαγή του αντικειμένου και της δραστηριότητας, η εταιρεία μετονομάστηκε σε «ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΕ» , ενώ η προηγούμενη ονομασία της ήταν «ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΕ».

Το 2005, η εταιρεία απέκτησε τη σημερινή της επωνυμία. Η εταιρεία διοικείται από 11 μελές συμβούλιο και η έδρα της βρίσκεται στον Πειραιά. Τα πλοία της δρομολογούνται στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων.

#### **5.3.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ**

Ο στόλος της HELLENIC SEAWAYS MARITIME αποτελείται από 21 πλοία όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 5.6.

<sup>1</sup>Κλαδική Μελέτη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, Λάμπρου Δήμητρα, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013, ΠΜΣ στη Διοίκηση Επιχειρήσεων

**Πίνακας 5.6:** Τα πλοία της εταιρείας HELLENIC SEAWAYS MARITIME

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΑΡΙΑΔΝΗ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
HIGHSPEED 4	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
HIGHSPEED 5	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
HIGHSPEED 6	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
HELLENIC WIND	ΜΟΝΟΗΥΛΛ/ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
FLYINGCAT 1	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ.
FLYINGCAT 3	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ.
FLYINGCAT 4	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ.
FLYINGCAT 5	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ.
FLYINGCAT 6	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ/ΕΠΙΒΑΤ.
FLYING DOLPHIN 17	ΥΔΡΟΠΤΕΡ./ΕΠΙΒΑΤ.
FLYING DOLPHIN 18	ΥΔΡΟΠΤΕΡ./ΕΠΙΒΑΤ.
FLYING DOLPHIN 29	ΥΔΡΟΠΤΕΡ./ΕΠΙΒΑΤ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

### 5.3.3 Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME δεν είναι εισηγμένη με στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της εταιρείας για το 2014, το μετοχικό της κεφάλαιο είναι διαιρεμένο σε 77.615.000 μετοχές ονομαστικής αξίας 2,5 ευρώ η κάθε μία.

Στην μετοχική σύνθεση της εταιρείας συμμετέχουν κατά 17,1% η εταιρεία «SEA STAR CAPITAL», η εταιρεία «MINOAN LINES» συμφερόντων του ομίλου Grimaldi συμμετέχει σε ποσοστό 33,4%, και η «ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ» με ποσοστό 23,4%.<sup>1</sup>

### 5.3.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Η μητρική εταιρεία HELLENIC SEAWAYS συμμετέχει στις παρακάτω θυγατρικές:

<sup>1</sup> 14<sup>η</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2015, XRTC, Ιούλιος 2015

**Πίνακας 5.7:** θυγατρικές της HELLENIC SEAWAYS

ΟΝΟΜΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
Hellenic Seaways Cargo N.E.	100%
Hellenic Seaways Management S.A	100%
World Cruises Holdings Ltd	100%
Helcat Lines S.A.	100%
Alpha Ferries Ltd*	100%
Betta Ferries Ltd*	100%
Vertino Shipping Company Limited*	100%

\* Οι εταιρείες βρίσκονται σε αδράνεια, Στοιχεία από την ετήσια έκθεση της εταιρείας για το 2014

#### **5.4. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (MINOAN LINES SA)**

##### **5.4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Οι Μινωικές Γραμμές ιδρύθηκαν το 1972 με κεφάλαιο 40.000.000 δραχμές ενώ το 1974 για πρώτη φορά εισέρχεται στον κλάδο της ακτοπλοΐας με το πλοίο «ΜΙΝΩΣ» στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο.<sup>1</sup>

Το 1981, για πρώτη φορά οι Μινωικές δρομολογούν το πλοίο «EL GRECO» στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα, ενώ το 1991 γίνονται οι πρώτες γραμμές που ενώνουν την Κρήτη με την Ιταλία. Το 1992, η εταιρεία πρωτοπορεί για άλλη μια φορά με το υπερσύγχρονο πλοίο «ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ», καθώς για πρώτη φορά μειώνεται ο χρόνος του ταξιδιού σε Ελλάδα-Ιταλίας στις 24 ώρες και δίνεται η δυνατότητα του CAMPINGONBOARD.

Το 1998, η εταιρεία εισάγεται για πρώτη φορά στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας έχοντας την καθολική αποδοχή του επενδυτικού κοινού.

Η εταιρεία από το 2008 έως και σήμερα αποτελεί μέλος του Ομίλου Grimaldi και τα πλοία της δρομολογούνται στις γραμμές Πειραιάς-Ηράκλειο και Ελλάδα-Ιταλία.

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας είναι δμελες και η έδρα της βρίσκεται στο Ηράκλειο της Κρήτης.<sup>2</sup>

##### **5.4.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ**

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 5 πλοία, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 5.8.

<sup>1</sup> [www.e-kriti.gr/κρήτη/μινωικές-γραμμές-σαράντα-χρόνια-ιστορία](http://www.e-kriti.gr/κρήτη/μινωικές-γραμμές-σαράντα-χρόνια-ιστορία)

<sup>2</sup> Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2014, MINOAN LINES

**Πίνακας 5.8:** Τα πλοία της εταιρείας MINOAN LINES

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
KNOSSOS PALACE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
IKARUS PALACE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
FESTOS PALACE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
CRUISE OLYMPIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
CRUISE EUROPA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

**5.4.3. ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ**

Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας με το σύμβολο MINOA.

Στις 31 Ιανουαρίου του 2014, πραγματοποιήθηκε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και το μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε 240.705.112,5 ευρώ διαιρούμενο σε 106.980.050 κοινές μετοχές με ονομαστική αξία 2,25 ευρώ η κάθε μία.<sup>1</sup>

Στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας συμμετέχει ο όμιλος Grimaldi με έδρα το Παλέρμο της Ιταλίας σε ποσοστό 90.12%.<sup>2</sup>

**5.4.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ**

Η μητρική εταιρεία συμμετέχει στις ακόλουθες θυγατρικές :

**Πίνακας 5.9:** Θυγατρικές της MINOAN LINES

ΟΝΟΜΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
MINOAN ITALIA SPA	100%

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

<sup>1</sup> Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2014, MINOAN LINES

<sup>2</sup> 14<sup>η</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2015, XRTC, Ιούλιος 2015

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

### **6.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2010-2014**

Το 2010 αποτέλεσε μία δύσκολη χρονιά για την ελληνική ακτοπλοΐα καθώς η επιρροή της παγκόσμιας κρίσης τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα ήταν ακόμα ισχυρή. Το 2009, η Ελλάδα μετά το σοβαρό πρόβλημα χρέους που αντιμετώπισε στράφηκε στη βοήθεια του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου δημιουργώντας ένα αβέβαιο περιβάλλον τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για την ελληνική ακτοπλοΐα. Η μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών επηρέασε σημαντικά τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και την επιβατική κίνηση. Κατά τη διάρκεια του έτους, πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες χρεοκόπησαν λόγω των προβλημάτων ρευστότητας που αντιμετώπισαν που επιδεινώθηκαν και από την αδυναμία του κράτους να παρέχει έγκαιρα τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών έγινε εντονότερος λόγω των πλοίων νέας τεχνολογίας αλλά δημιουργήθηκαν και νέες συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών. Ακόμα, το κλίμα που επικρατούσε στις διεθνείς αγορές οδήγησε σε αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά 30% , το οποίο επιβάρυνε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες σε μεγάλο βαθμό, καθώς τα καύσιμα αποτελούν τα σημαντικότερα στοιχεία του λειτουργικού κόστους του πλοίου. Χαρακτηριστικό επίσης τη χρονιά αυτή ήταν η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας που αποσταθεροποίησε περαιτέρω την αγορά.<sup>1</sup>

Το 2011 συνέχισε να είναι μία δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για την ελληνική ακτοπλοΐα με το ΑΕΠ της χώρας να συρρικνώνεται περαιτέρω κατά 7% σε σχέση με το 2010<sup>2</sup>. Τα προβλήματα ρευστότητας του κράτους εξακολουθούσαν να υπάρχουν και με την αδυναμία αποπληρωμής των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών, η ρευστότητα των εταιρειών επιδεινώθηκε. Κάποιες εταιρείες του κλάδου για να ανταπεξέλθουν στην δύσκολη οικονομική κατάσταση προχώρησαν σε μειώσεις δρομολογίων για να εξυγιάνουν το λειτουργικό κόστος τους και προχώρησαν σε κοινοπραξίες εκτελώντας συνδυασμένα δρομολόγια. Το άσχημο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον οδήγησε σε αύξηση κατά 28% της τιμής των καυσίμων επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο την οικονομική κατάσταση της ακτοπλοΐας.<sup>3</sup>

Το 2012, η ελληνική οικονομία βρίσκεται για πέμπτη χρονιά σε ύφεση με το ΑΕΠ της χώρας να συρρικνώνεται κατά 6,4%. Τα συνεχιζόμενα δημοσιονομικά μέτρα μειώνουν κατά πολύ την αγοραστική δύναμη των καταναλωτών και επηρεάζουν αρνητικά την επιβατική κίνηση. Ακόμα, οι τράπεζες λόγω των επισφαλών συνθηκών που επικρατούν δεν παρέχουν την απαραίτητη ρευστότητα για εξομάλυνση της αγοράς και πολλοί βασικοί παίκτες της ακτοπλοΐας κινδυνεύουν με χρεοκοπία. Οι τιμές των καυσίμων συνεχίζουν να αυξάνονται κατά 15% σε σύγκριση με το 2011. Για να μπορέσουν οι εταιρείες να ανταπεξέλθουν στην συνεχιζόμενη ύφεση, εξακολουθούν να διαμορφώνουν κατάλληλα τα δρομολόγια τους για να

<sup>1</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2009-2010), XRTC, Ιούλιος 2010, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2010, ANEK LINES

<sup>2</sup> Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2011, ANEK LINES

<sup>3</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012), XRTC, Αύγουστος 2012, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2011, ATTICA GROUP

μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους. Σημαντική είναι η επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας.<sup>1</sup>

Το 2013, ενώ η Ελλάδα βρίσκεται για έκτη χρονιά σε ύφεση παρουσιάζονται τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης, ωστόσο η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών θα διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα. Ο κίνδυνος χρεοκοπίας κάποιων εταιρειών είναι ακόμα υπαρκτός, ενώ οι τράπεζες συμμετέχουν σαν εταίροι πλέον στις εταιρείες χωρίς όμως να παρέχουν την απαραίτητη ρευστότητα. Θετικό γεγονός είναι ότι οι τιμές των καυσίμων μετά από συνεχόμενα έτη αυξήσεων μειώθηκαν κατά 10%. Οι εταιρείες συνεχίζουν να ακολουθούν στρατηγικές μείωσης του λειτουργικού τους κόστους, όπως η μείωση των δρομολογίων, τα συνδυασμένα δρομολόγια αλλά και η ναυλώσεις των πλοίων στο εξωτερικό.<sup>2</sup>

Το 2014, μετά από έξι χρόνια συνεχούς ύφεσης φαίνεται ότι η Ελληνική οικονομία εισέρχεται σε τροχιά ανάπτυξης και το ΑΕΠ της να κινείται σε θετικούς ρυθμούς. Ωστόσο, τα αποτελέσματα δεν είναι ορατά στην πραγματική οικονομία καθώς οι οικονομικοί δείκτες είχαν επιδεινωθεί πάρα πολύ κατά τη διάρκεια της τελευταίας εξαετίας. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών γίνεται εντονότερος. Ακόμα, οι τιμές των καυσίμων υποχωρούν περισσότερο μειώνοντας έτσι σημαντικά το λειτουργικό κόστος των εταιρειών. Οι τράπεζες εξακολουθούν να είναι εταίροι και είναι ένα ζήτημα που απαιτεί άμεση αντιμετώπιση. Οι ανακεφαλαιοποιήσεις των ακτοπλοϊκών είναι απαραίτητες και κάποιες εταιρείες εξετάζουν το ενδεχόμενο να προβούν σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου. Οι εταιρείες συνεχίζουν να ναυλώνουν τα πλοία τους στο εξωτερικό για να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012), XRTC, Αύγουστος 2012, Ετήσια Έκθεση 2012, ANEK LINES, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2012, MINOAN LINES

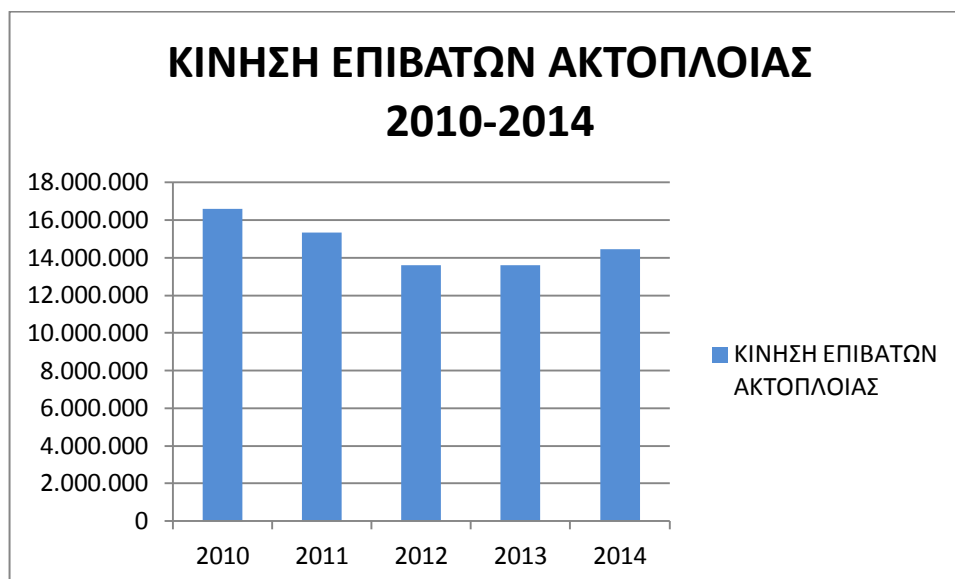
<sup>2</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2012-2013), XRTC, Αύγουστος 2013, Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις 2013, Hellenic Seaways Maritime, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2013, ANEK LINES

<sup>3</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2014, XRTC, Αύγουστος 2014, , Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2014, MINOAN LINES, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2014, ANEK LINES

## 6.2 Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2010-2014

Η ακτοπλοϊκή κίνηση για το διάστημα 2010-2014 παρουσιάζεται στο διάγραμμα 2.5.

**Διάγραμμα 6.1:** Η κίνηση των επιβατών Ακτοπλοΐας 2010-2014



Στο παραπάνω διάγραμμα αποτυπώνεται η μεταβολή της ακτοπλοϊκής κίνησης με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε. Κατά το έτος 2010, διακινήθηκαν 16.600.865 επιβάτες ενώ το 2011 παρουσιάστηκε πτώση στην επιβατική κίνηση κατά 7,67%, καθώς το οικονομικό κλίμα επιδεινώθηκε ακόμα περισσότερο. Το 2012 η ακτοπλοϊκή κίνηση μειώθηκε ακόμα περισσότερο, κατά 11,21%, ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης ύφεσης και της μείωσης της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών-επιβατών. Κατά το 2013, η επιβατική κίνηση παρουσίασε σχετική σταθερότητα και μειώθηκε απειροελάχιστα κατά 0,05%. Το 2014, αφού η ελληνική οικονομία παρουσίασε τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης, η ακτοπλοϊκή κίνηση για πρώτη φορά μετά από τέσσερα χρόνια παρουσιάζει αύξηση κατά 6,33%.

**Πίνακας 6.1:** Μεταβολή της επιβατικής κίνησης 2010-2014

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2010	16.600.865	0%
2011	15.327.109	-7,67%
2012	13.608.279	-11,21%
2013	13.601.930	-0,05%
2014	14.462.368	6,33%

\*πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

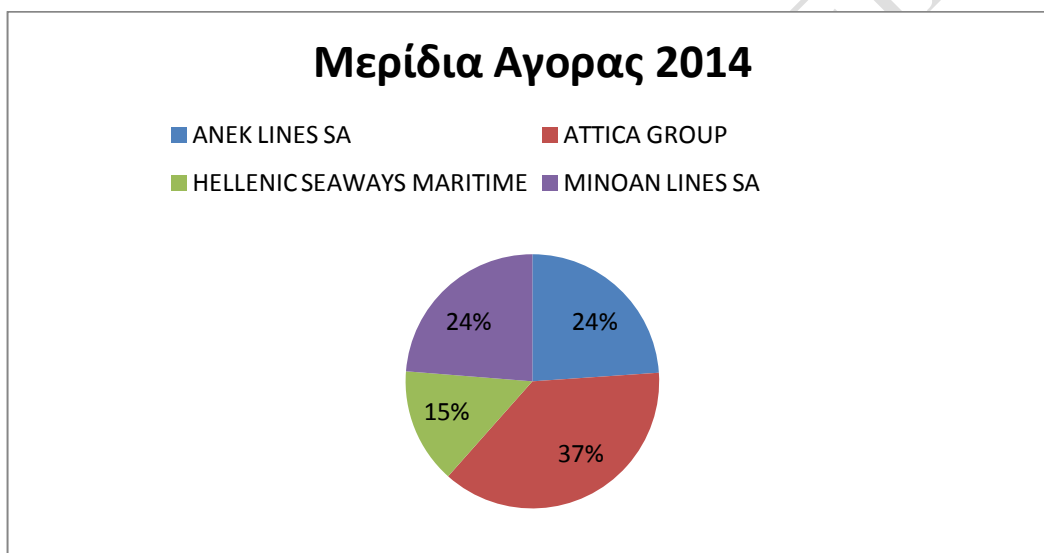
## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

### **7.1.ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ**

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται ανάλυση των αριθμοδεικτών των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα. Οι εταιρείες που αναλύονται είναι η ANEK LINES, η MINOAN LINES, η ATTICA GROUP και HELLENIC SEAWAYS MARITIME, η οποία είναι η μοναδική μη εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας.

Με βάση τις πωλήσεις των εταιρειών για το 2014, τα μερίδια αγοράς για τις τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου διαμορφώνονται όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα:

**Διάγραμμα 7.1:** Μερίδια Αγοράς 2014



Για το 2014, το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς το κατείχε η εταιρεία ATTICA GROUP με ποσοστό 37%, ενώ οι εταιρείες ANEK LINES και MINOAN LINES κατέχουν το ίδιο ποσοστό 24% και ακολουθεί η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS με 15% παρόλο που κατέχει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους.

### **7.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ**

#### **7.2.1.ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

##### **7.2.1.1ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας δείχνει σε τι ποσοστό τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού που έχει μια επιχείρηση μπορούν να καλύψουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης τόσο το καλύτερο για την επιχείρηση, συνήθως όταν είναι μεγαλύτερος του 2 αποτελεί καλή ένδειξη για τη ρευστότητα της.



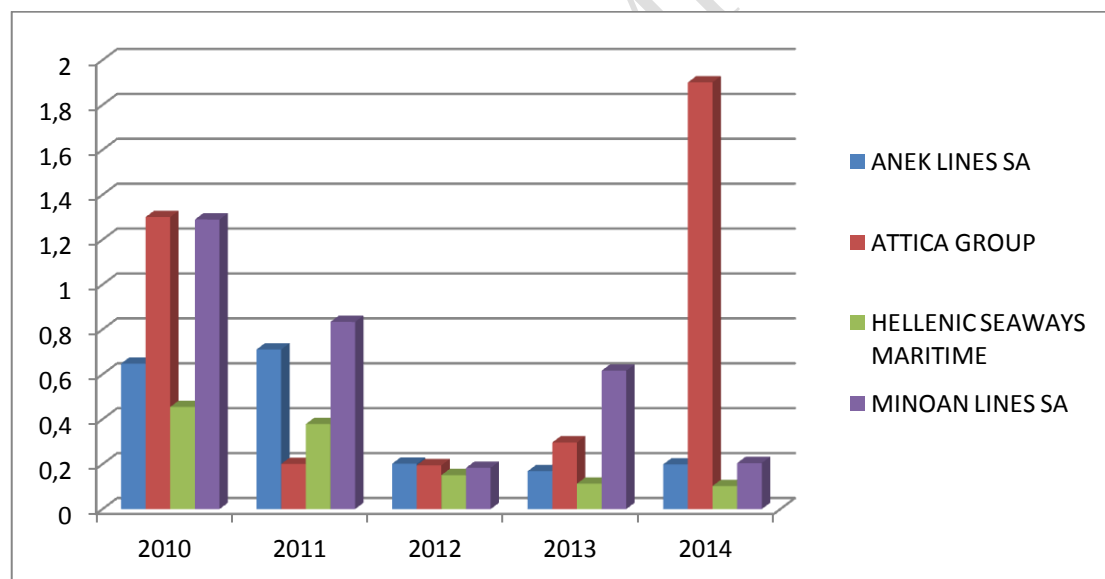
$$\text{Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρώσεις}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 7.1:** Δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας 2010-2014

ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	0,647765	0,710809	0,201893	0,168663	0,199054
ATTICA GROUP	1,300786	0,200735	0,194968	0,29673	1,900505
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,454865	0,378594	0,150963	0,113064	0,102535
MINOAN LINES SA	1,289886	0,833672	0,18373	0,616357	0,204858

**Διάγραμμα 7.2:** Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους πίνακες, και οι τέσσερις εταιρείες διατηρούν εξαιρετικά χαμηλούς δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας.

Για το έτος 2010, μόνο οι εταιρείες MINOAN LINES και ATTICA GROUP διατηρούν τον δείκτη πάνω από το 1, ενώ οι εταιρείες ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS διατηρούν το δείκτη πολύ κάτω από το 2.

Για τα έτη 2011-2013, οι δείκτες των τεσσάρων εταιρειών μειώνονται σημαντικά με αποτέλεσμα να φαίνεται ότι όλες οι εταιρείες αντιμετωπίζουν πρόβλημα ρευστότητας και

πιθανότητα να αντιμετωπίσουν αδυναμία να ανταπεξέλθουν στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις τους.

Για το έτος 2014, ενώ οι τρεις εταιρείες συνεχίζουν να παρουσιάζουν μειωμένο δείκτη ρευστότητας σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, μόνο η ATTICA GROUP παρουσιάζει εξαιρετικά βελτιωμένο δείκτη κοντά στο 2. Αυτό αποτελεί, πολύ καλή ένδειξη για τη δυνατότητα της εταιρείας να μπορεί να αντιμετωπίσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

#### 7.2.1.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο δείκτης αυτός περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού εκτός από τα αποθέματα καθώς είναι λιγότερο ρευστοποιήσιμα στοιχεία. Ο δείκτης αυτός θεωρείται καλή ένδειξη για την εταιρεία όταν βρίσκεται πάνω από 1,5.

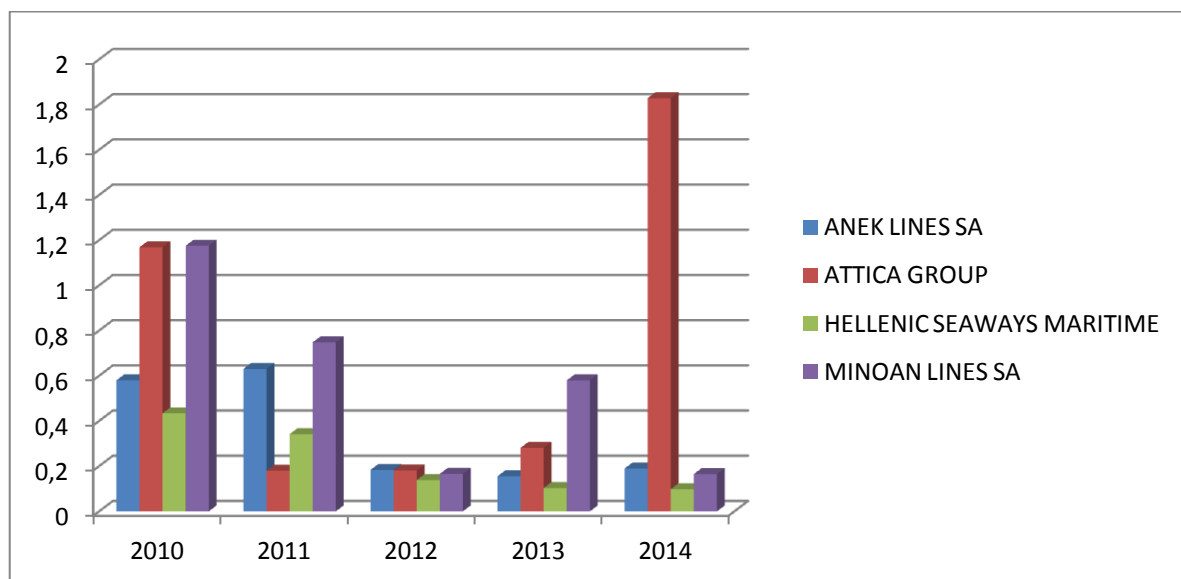
$$\text{Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας} = \frac{(\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα})}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών ο δείκτης άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 7.2:** Δείκτες άμεσης ρευστότητας 2010-2014

Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας ((Κυκλ. Ενεργ.-Αποθέματα)/Βραχ. Υποχρ.)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	0,57999 5	0,630483	0,183254	0,15560	0,189531
ATTICA GROUP	1,16888 4	0,179641	0,180775	0,28148	1,828754
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,43380	0,341921	0,138489	0,10327	0,098285
MINOAN LINES SA	1,17557 6	0,748149	0,165922	0,57982	0,16521

**Διάγραμμα 7.3 :** Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους πίνακες, κατά το έτος 2010 με την αφαίρεση των αποθεμάτων δεν επέρχονται σημαντικές μεταβολές στον δείκτη ρευστότητας. Οι εταιρείες MINOAN LINES και ATTICA GROUP διατηρούν το δείκτη κοντά στο 1,5.

Για τα έτη 2011 και 2012, ο δείκτης μειώνεται συνεχώς και μόνο το 2013, η εταιρεία MINOAN LINES παρουσιάζει ανάκαμψη αλλά διατηρείται κάτω από τη μονάδα.

Για το έτος 2014, η εταιρεία ATTICA GROUP παρουσιάζει βελτιωμένο δείκτη άνω του 1,5 το οποίο αποτελεί πολύ καλή ένδειξη για την ρευστότητα της εταιρείας. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες εταιρείες οι οποίες εξακολουθούν να βρίσκονται σε κίνδυνο καθώς ο δείκτης ρευστότητας είναι εξαιρετικά χαμηλός.

#### 7.2.1.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

Ο δείκτης αυτός περιλαμβάνει μόνο τα ταμειακά και τα ισοδύναμα ταμειακά διαθέσιμα και δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα μετρητά που έχει στο ταμείο και σχεδόν πάντα βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

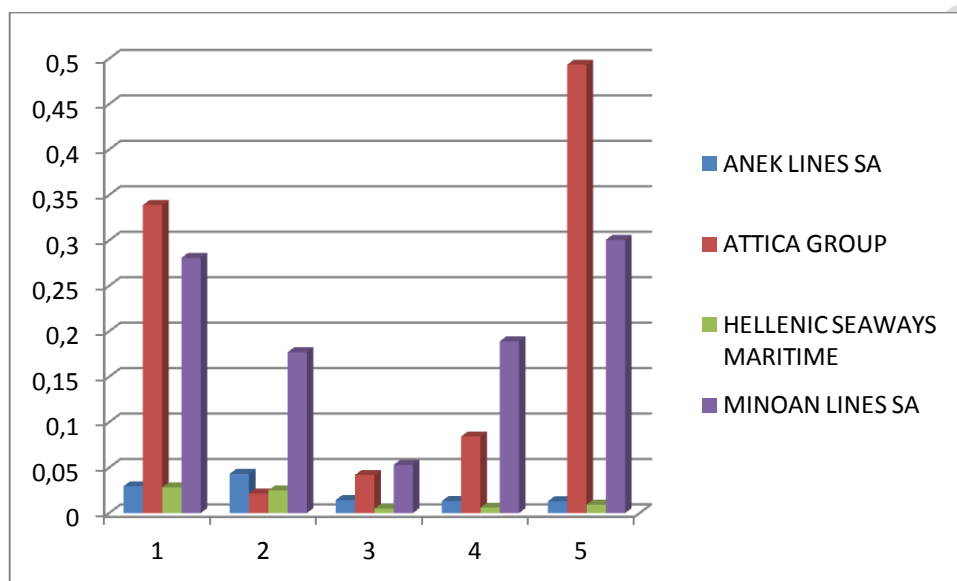
$$\text{Δείκτης Μετρητών} = \frac{(\text{Μετρητα} + \text{Χρεόγραφα})}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι δείκτες μετρητών για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 7.3:** Δείκτες μετρητών για τα έτη 2010-2014

Δείκτης Μετρητών (Μετρητά+Χρεόγραφα/Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	0,02957	0,04315	0,014412	0,01322	0,01309
ATTICA GROUP	0,33897	0,02155	0,042009	0,08433	0,49339
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,0283	0,02484	0,004911	0,00603	0,00926
MINOAN LINES SA	0,28082	0,17705	0,053062	0,18891	0,30068

**Διάγραμμα 7.4:** Δείκτης Μετρητών 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους πίνακες, οι εταιρείες ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS σε όλο το χρονικό διάστημα 2010-2014 παρουσιάζουν πολύ χαμηλό δείκτη μετρητών κάτω από το 0,05, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν αδυναμία να αντεπεξέλθουν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους χρησιμοποιώντας μόνο τα ταμειακά διαθέσιμα και τα ταμειακά ισοδύναμα.

Αντίθετα, για τις εταιρείες MINOAN LINES και ATTICA GROUP ο δείκτης κατά τα έτη 2010 και 2014 είναι υψηλός. Κατά τα έτη 2011 έως 2013, ο δείκτης είναι χαμηλός ωστόσο οι δύο εταιρείες διατηρούνται σταθερά πάνω από τις άλλες.

#### 7.2.1.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ο αριθμοδείκτης αμυντικού διαστήματος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους δείκτες ρευστότητας καθώς δείχνει το χρονικό διάστημα για το οποίο τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ενεργητικού της εταιρείας επαρκούν για να καλύψουν τα ημερήσια έξοδα της.

Όσο μεγαλύτερος ο αριθμός των ημερών για τον οποίο επαρκούν τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία, τόσο καλύτερη ένδειξη αποτελεί για την οικονομική κατάσταση της εταιρείας.

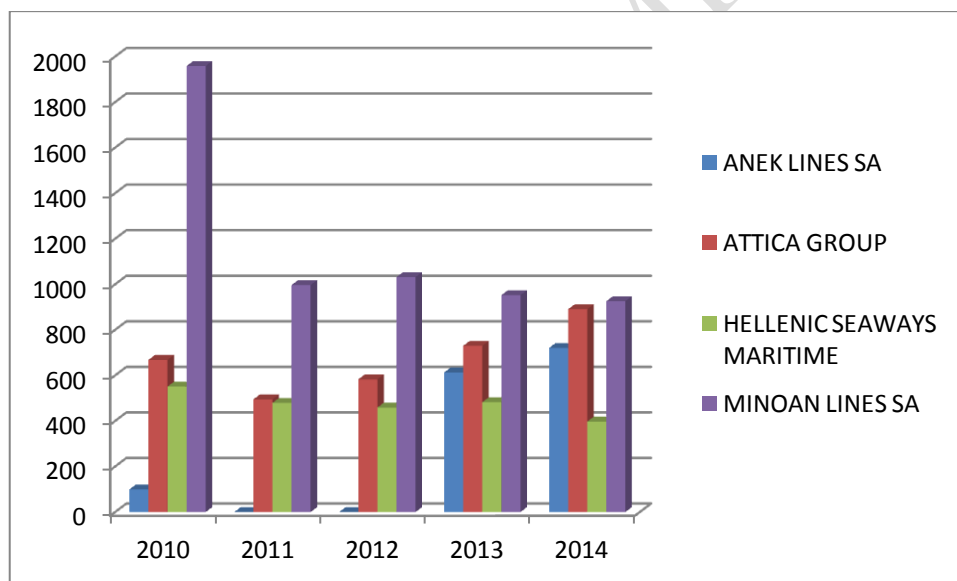
$$\text{Δείκτης Αμυντικού Διαστήματος} = \frac{(\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα})}{\text{Ημερήσια Λειτουργικά Έξοδα}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι δείκτες αμυντικού διαστήματος για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.4:** Δείκτες αμυντικού διαστήματος 2010-2014

Δείκτης Ρευστότητας ((Κυκλ. Ενεργ. - Αποθέμ.)/Ημερ. Λειτ. Έξοδα)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	99,32209	0,253626	0,294931	612,9493	720,7523
ATTICA GROUP	668,0926	494,6918	582,6476	730,1174	890,808
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	551,0107	479,2086	458,8361	482,319	397,3348
MINOAN LINES SA	1958,621	996,7596	1031,879	952,5135	925,8806

**Διάγραμμα 7.5:** Αριθμοδείκτης Αμυντικού Διαστήματος 2010-2014



Όπως φαίνεται από τον πίνακα, για το έτος 2010 η εταιρεία MINOAN LINES παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη αμυντικού διαστήματος και τα διαθέσιμα επαρκούν για να καλύψουν τα ημερήσια έξοδα της για περίπου πέντε χρόνια και στη συνέχεια ακολουθεί η εταιρεία ATTICA GROUP, της οποίας τα διαθέσιμα καλύπτουν τα έξοδα της για περίπου δύο χρόνια. Σε περίπου ίδια επίπεδα κινείται η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS ενώ η εταιρεία ANEK LINES έχει διαθέσιμα που καλύπτουν τα έξοδά της για περίπου τρεις μήνες.

Για το χρονικό διάστημα 2011-2012, η ANEK LINES διατηρεί πολύ χαμηλά τον δείκτη με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος να μην μπορεί να καλύπτει τα ημερήσια της έξοδα και να αποτελεί σοβαρή απειλή για τη βιωσιμότητα της. Σε αυτό το διάστημα, οι ATTICA GROUP και HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζονται σχετικά κοντά, ενώ η MINOAN LINES εξακολουθεί να παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου.

Για τα έτη 2013-2014, όλες οι εταιρείες παρουσιάζουν βελτιωμένους δείκτες με την ANEK LINES να αυξάνει την ρευστότητα της κατά πολύ, ενώ η HELLENIC SEAWAYS έχει τον χαμηλότερο δείκτη του κλάδου.

## **7.2.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

### **7.2.2.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

Ο δείκτης μόχλευσης δείχνει το ποσοστό του δανεισμού της εταιρείας σε σχέση με το ενεργητικό της. Ιδανικά αυτός ο δείκτης βρίσκεται ανάμεσα στο 0,1 και 0,2 για μια υγιή επιχείρηση.

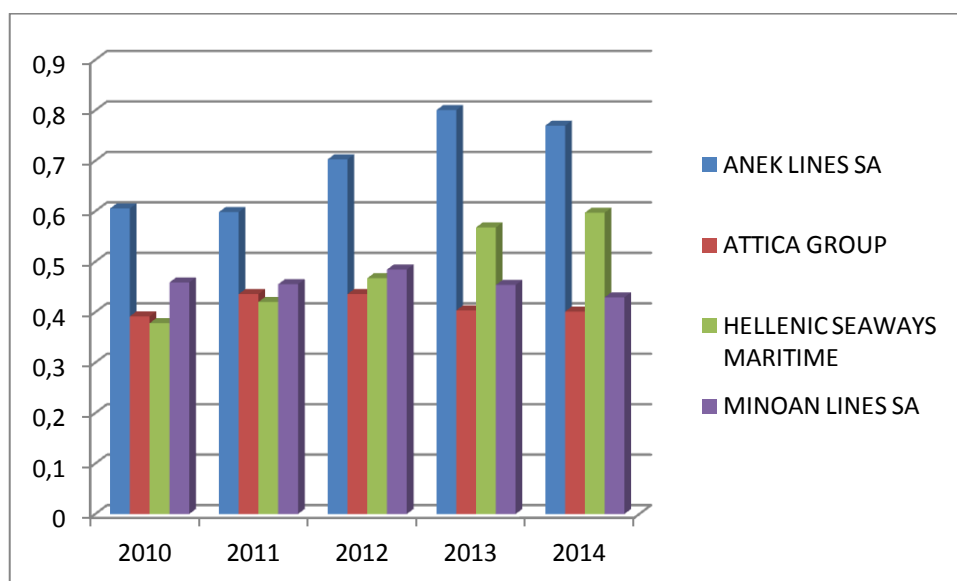
$$\text{Δείκτης Μόχλευσης} = \frac{\text{Σύνολο Χρέους}}{\text{Ενεργητικό}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι δείκτες μόχλευσης για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.5:** Δείκτες μόχλευσης 2010-2014

Δείκτης Μόχλευσης (Σύνολο Χρέους/Ενεργητικό)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	0,605436	0,598293	0,702769	0,800362	0,769672
ATTICA GROUP	0,391576	0,43572	0,435831	0,403393	0,401095
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,378178	0,420256	0,467271	0,567944	0,597046
MINOAN LINES SA	0,458891	0,455334	0,48446	0,45383	0,429398

**Διάγραμμα 7.6:** Αριθμοδείκτης Μόχλευσης 2010-2014



Όπως φαίνεται από τον πίνακα, για το χρονικό διάστημα 2010-2014, όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν αυξημένο δείκτη μόχλευσης πάνω από τα ιδανικά όρια και αυτό σημαίνει ότι βασίζονται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στο δανεισμό.

Συγκεκριμένα, η εταιρεία ANEK LINES για το χρονικό διάστημα 2010-2013 αυξάνει τον δείκτη μόχλευσης, ενώ το 2014 ο δείκτης μειώνεται πολύ λίγο. Αυτό δείχνει ότι η εταιρεία βασίζεται όλο και περισσότερο στον δανεισμό σε σχέση με τα στοιχεία του ενεργητικού της, με το ποσοστό του δανεισμού να ξεκινάει από περίπου 60% και να φτάνει περίπου στο 80%.

Η εταιρεία ATTICA GROUP για το χρονικό διάστημα 2010-2014 διατηρεί σχεδόν αμετάβλητο τον δείκτη μόχλευσης περίπου στο 40% των στοιχείων του ενεργητικού της με υψηλότερο δείκτη το 43% στο χρονικό διάστημα 2011- 2012.

Όπως η ATTICA GROUP, έτσι και η MINOAN LINES διατηρεί σχεδόν σταθερό τον δείκτη για το χρονικό διάστημα 2010-2014 και κινείται υψηλότερα το έτος 2012 κοντά στο 48% ενώ το η εταιρεία μειώνει τον δανεισμό της στο 42% του ενεργητικού της το 2014.

Η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS για το χρονικό διάστημα 2010-2014 αυξάνει συνεχώς το δείκτη μόχλευσης με αποτέλεσμα, όπως συμβαίνει και με την ANEK LINES, να αυξάνει συνεχώς τον δανεισμό της σε σχέση με τα στοιχεία του ενεργητικού της. Το 2010, ο δείκτης μόχλευσης είναι περίπου στο 38% και το 2014 ο δείκτης διαμορφώνεται περίπου στο 59%.

#### **7.2.2.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**

Ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια δείχνει το ποσοστό του δανεισμού της εταιρείας σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια. Για μια υγιή επιχείρηση ο δείκτης αυτός πρέπει να είναι κάτω από 50%.

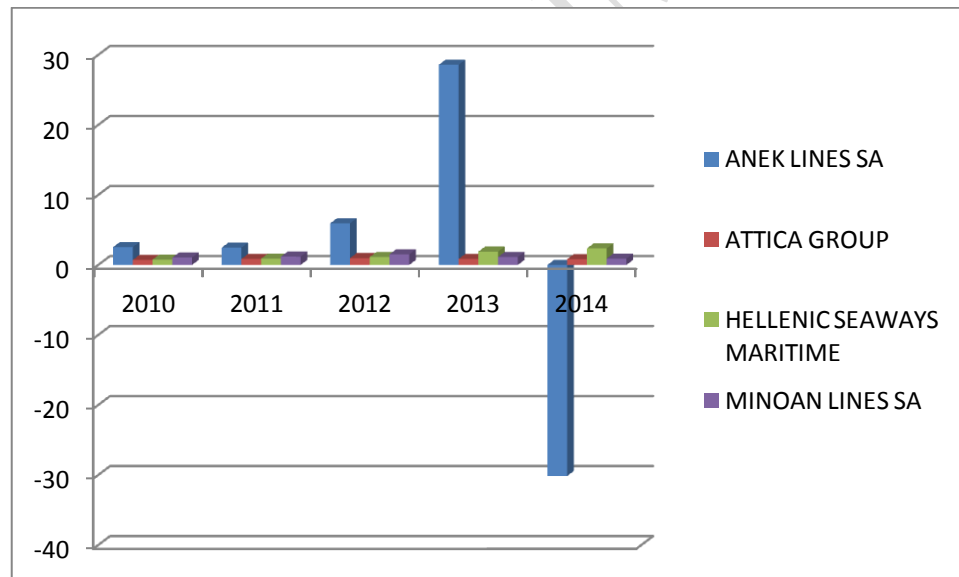
$$\text{Δείκτης Χρέους προς Ίδια Κεφάλαια} = \frac{\text{Σύνολο Χρέους}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.6:** Δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια 2010-2014

Δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	2,540524	2,461811	5,948783	28,58899	-30,1394
ATTICA GROUP	0,713473	0,852563	0,974253	0,852632	0,830332
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,760624	0,893544	1,134526	1,903308	2,360143
MINOAN LINES SA	1,055259	1,186618	1,518679	1,135004	0,904265

**Διάγραμμα 7.7:** Αριθμοδείκτης Χρέους προς Ίδια Κεφάλαια 2010-2014



Όπως φαίνεται από τον πίνακα, οι τέσσερις εταιρείες σε όλο το χρονικό διάστημα 2010-2014 παρουσιάζουν πολύ υψηλό δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια, πάνω από 50%.

Πιο αναλυτικά, η εταιρεία ANEK LINES σε όλα τα χρόνια έχει χρέος το οποίο το είναι υπερπολλαπλάσιο των ιδίων κεφαλαίων της. Το 2010, το χρέος της εταιρείας είναι 2,54 φορές μεγαλύτερο από τα ίδια κεφάλαια της, το 2011 μειώνεται ελάχιστα και διαμορφώνεται στο



2,46, ενώ το 2012 αυξάνεται αρκετά με αποτέλεσμα το χρέος της εταιρείας να είναι 5,94 φορές τα ίδια κεφάλαια της. Το 2013 φτάνει στο 28,5 των ιδίων κεφαλαίων. Είναι φανερό ότι ο δείκτης χειροτερεύει και το 2014 γίνεται αρνητικός. Αυτό δείχνει ότι η εταιρεία βρίσκεται σε πολύ κακή οικονομική κατάσταση και έχει χρησιμοποιήσει μέρος των ιδίων κεφαλαίων για να καλύψει τις ζημιές της.

Η εταιρεία ATTICA GROUP παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα στον δείκτη με χαμηλότερη τιμή το 2010, όπου το χρέος της εταιρείας είναι 0,71 φορές μεγαλύτερο των ιδίων κεφαλαίων της. Μεγαλύτερη τιμή παρουσιάζει το 2012 όταν φτάνει κοντά στο 0,97. Τις υπόλοιπες χρονιές ο δείκτης είναι σταθερός κοντά στο 0,85 και μόνο το 2014 παρουσιάζει μικρή πτώση στο 0,83.

Για την εταιρεία HELLENIC SEAWAYS κατά το χρονικό διάστημα 2010-2014, ο δείκτης επιδεινώνεται ξεκινώντας από το 0,76 το 2010 και το 2014 φτάνει το χρέος της εταιρείας να είναι 2,36 φορές μεγαλύτερο από τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας. Σε όλες τις περιπτώσεις η εταιρεία φαίνεται ότι αντιμετωπίζει πρόβλημα καθώς ο δείκτης κινείται πάντα πάνω από το 50%.

Η εταιρεία MINOAN LINES, όπως φαίνεται στον πίνακα βελτιώνει τον δείκτη της. Το 2010 ξεκινάει με το χρέος της να είναι κοντά στις 1,05 φορές μεγαλύτερο από τα ίδια κεφάλαια και το 2014 βελτιώνεται ο δείκτης και φτάνει στο 0,904.

#### 7.2.2.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΚΩΝ

Ο δείκτης κάλυψης τόκων υπολογίζεται με δύο τρόπους. Στον πρώτο τρόπο, χρησιμοποιούνται τα κέρδη προ τόκων και φόρων προς τους τόκους που είναι υποχρεωμένη η εταιρεία να πληρώσει. Στον δεύτερο τρόπο, προστίθενται στον αριθμητή οι αποσβέσεις καθώς απομειώνουν τα κέρδη προ τόκων και φόρων.

$$\text{Δείκτης Κάλυψης Τόκων} = \frac{\text{ΚΙΠΤΦ}}{\text{ΤΟΚΟΙ}} \quad \text{Δείκτης Κάλυψης Τόκων} = \frac{\text{ΚΙΠΤΦ} + \text{Αποσβέσεις}}{\text{ΤΟΚΟΙ}}$$

Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα καθαρά κέρδη της εταιρείας μπορούν να καλύψουν τους τόκους της των δανείων της, δηλαδή πόσες φορές τα ΚΙΠΤΦ της εταιρείας μπορούν να καλύψουν τους χρεωστικούς τόκους της.

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι δείκτες κάλυψης τόκων για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

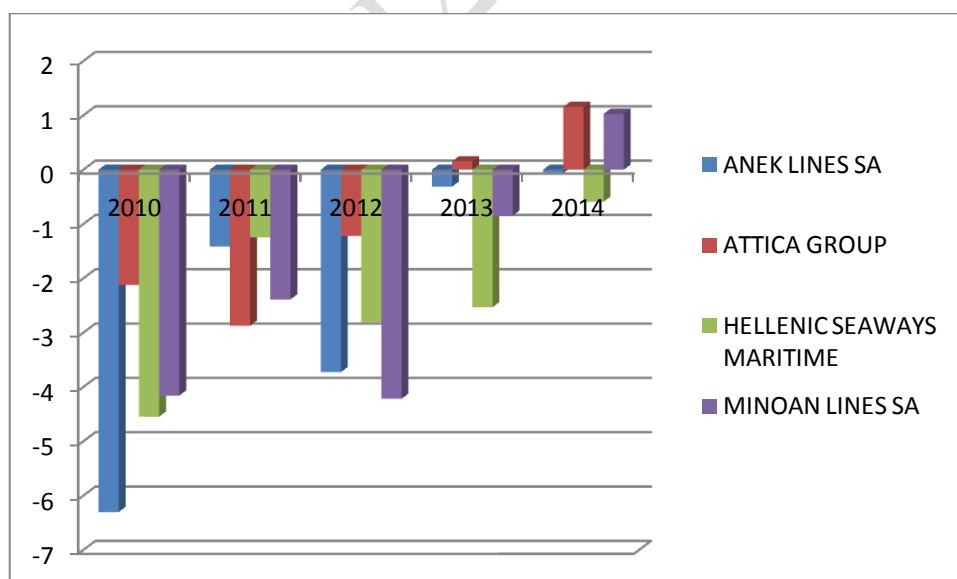
**Πίνακας 7.7:** Δείκτες κάλυψης τόκων 2010-2014

Δείκτη Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ/Τόκοι)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	-6,30254	-1,41432	-3,72666	-0,31095	-0,06127
ATTICA GROUP	-2,12134	-2,87285	-1,21848	0,154331	1,156044
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	-4,54651	-1,24585	-2,80492	-2,53395	-0,5892
MINOAN LINES SA	-4,15773	-2,38908	-4,218	-0,84677	1,028597

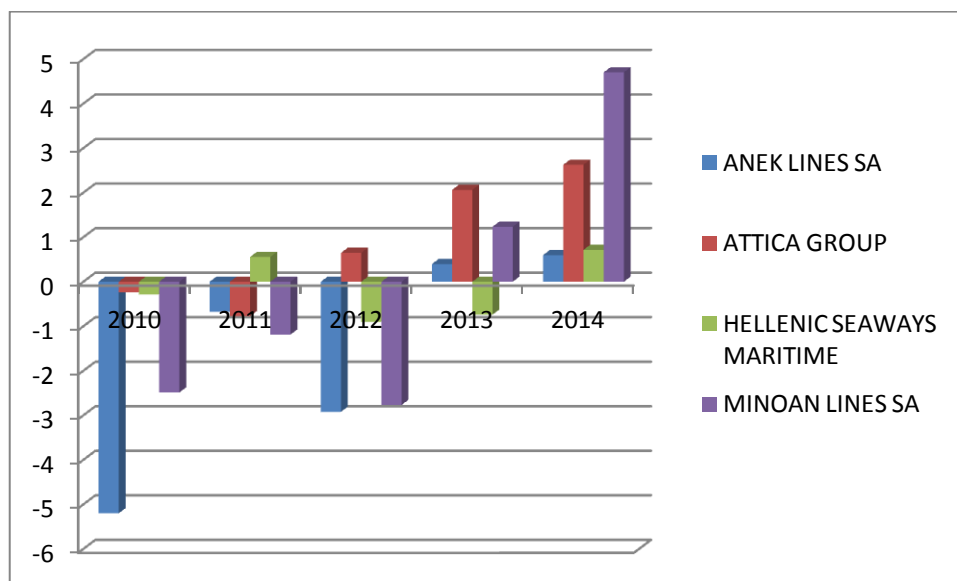
**Πίνακας 7.8:** Δείκτες κάλυψης τόκων με τις αποσβέσεις 2010-2014

Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ+Αποσβέσεις)/Τόκοι	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	-5,19996	-0,67311	-2,92162	0,396778	0,597339
ATTICA GROUP	-0,23473	-0,77254	0,648918	2,062766	2,626552
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	-0,28447	0,556256	-0,90041	-0,73985	0,71499
MINOAN LINES SA	-2,48738	-1,18799	-2,76695	1,235767	4,70182

**Διάγραμμα 7.8:** Αριθμοδείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ/ΤΟΚΟΙ) 2010-2014



**Διάγραμμα 7.9:** Αριθμοδείκτης Κάλυψης Τόκων ((ΚΙΠΤΦ+ Αποσβέσεις)/ΤΟΚΟΙ) 2010-2014



Όπως φαίνεται από τον πίνακα 7.7, όλες οι εταιρείες από το 2010 μέχρι το 2012 δείχνουν αδυναμία να καλύψουν τους χρεωστικούς τους τόκους καθώς όλοι οι δείκτες είναι αρνητικοί. Το 2013, μόνο η εταιρεία ATTICA GROUP παρουσιάζει θετικό δείκτη και δείχνει ότι μπορεί να καλύψει τις τους τόκους των δανείων της 0,154 φορές. Το έτος 2014, οι εταιρείες ATTICA GROUP και MINOAN LINES έχουν θετικούς δείκτες ενώ οι ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS MARITIME διατηρούν τον δείκτη αρνητικό. Η ATTICA GROUP αύξησε τον δείκτη στις 1,15 φορές και η MINOAN LINES στις 1,02 φορές.

Αν στο δείκτη προστεθούν οι αποσβέσεις, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.8, οι δείκτες όλων των εταιρειών παρουσιάζονται βελτιωμένοι. Το 2010, όλοι είναι αρνητικοί αλλά πιο κοντά στο μηδέν. Το 2011, η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME έχει θετικό δείκτη και μπορεί να καλύψει τους τόκους της 0,55 φορές ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου διατηρούνται αρνητικές. Το 2012, όλες οι εταιρείες παρουσιάζουν αρνητικούς δείκτες ενώ το 2013 και 2014, οι εταιρείες ATTICA GROUP και MINOAN LINES έχουν θετικούς δείκτες ενώ οι υπόλοιπες δύο διατηρούν τους δείκτες αρνητικούς. Η ATTICA GROUP καλύπτει περίπου 2 φορές τους τόκους της. Η εταιρεία MINOAN LINES το 2013 καλύπτει τους τόκους της 1,23 φορές και το 2014 εκτοξεύεται ο δείκτης στις 4,70 φορές.

### **7.2.3 ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ**

#### **7.2.3.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Ο Δείκτης Κυκλοφοριακής Απαιτήσεων δείχνει σε πόσο χρονικό διάστημα η εταιρεία εισπράττει τις επί πιστώσει πωλήσεις της. Όσο μεγαλύτερο είναι το χρονικό διάστημα για είσπραξης των απαιτήσεων τόσο χειρότερο λιγότερα είναι τα μετρητά που εισέρχονται στην εταιρεία, με αποτέλεσμα να επιδεινώνεται η ρευστότητα της εταιρείας.

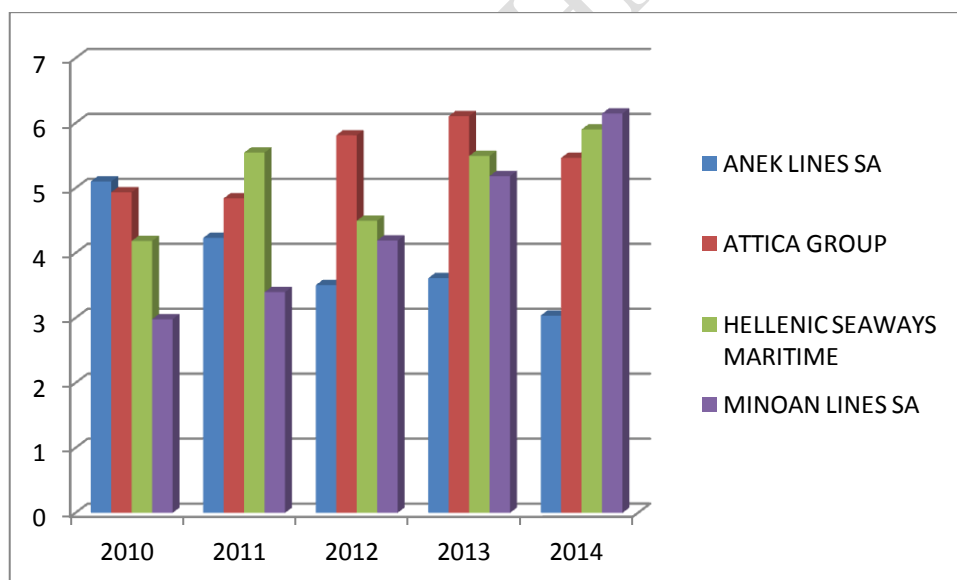
$$\text{Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο Απαιτήσεων Χρήσης}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι Δείκτες Κυκλοφοριακής Απαιτήσεων για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.9:** Δείκτες Κυκλοφοριακής Απαιτήσεων 2010-2014

Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων (Πωλήσεις/Μ.Ο. Απαιτήσεων Χρήσης)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	5,101554	4,23371	3,505565	3,613171	3,037422
ATTICA GROUP	4,935758	4,842533	5,812943	6,107759	5,466024
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	4,185261	5,547065	4,496328	5,494529	5,904309
MINOAN LINES SA	2,981611	3,398919	4,192527	5,185538	6,148978

**Διάγραμμα 7.10:** Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων 2010-2014



Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει πόσες φορές μέσα στη χρήση η εταιρεία εισπράττει τις απαιτήσεις της. Το 2010, τον χαμηλότερο δείκτη παρουσιάζει η εταιρεία MINOAN LINES καθώς εισπράττει τις απαιτήσεις της 2,98 φορές, ενώ τον υψηλότερο δείκτη παρουσιάζει η εταιρεία ANEK LINES καθώς εισπράττει τις απαιτήσεις της 5,1 φορές κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσης και ακολουθούν η εταιρεία ATTICA GROUP με 4,93 φορές και η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME με 4,18 φορές.

Το 2011, ο δείκτης επιδεινώνεται λίγο για τις εταιρείες ANEK LINES και ATTICA GROUP στο 4,23 και 4,84 αντίστοιχα, ενώ οι άλλες δύο εταιρείες του κλάδου βελτιώνουν τον δείκτη με την εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME τον αυξάνει στις 5,54 φορές και την εταιρεία MINOAN LINES στις 3,39 φορές.

Κατά τα έτη 2012-2014, η εταιρεία ANEK LINES επιδεινώνει περαιτέρω τον δείκτη και μόνο το 2013 έφτασε στο 3,61 και το 2014 μειώνεται στο 3,03. Η εταιρεία ATTICA GROUP αυξάνει τον δείκτη και το έτος 2013 έχει τον υψηλότερο του κλάδου στις 6,10 φορές το χρόνο, ενώ το 2014 μειώνεται στις 5,46 φορές. Η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME αυξάνει συνεχώς τον δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας και το 2014 φτάνει στο 5,90 που είναι και ο υψηλότερος δείκτης της στην πενταετία. Τέλος, η εταιρεία MINOAN LINES από το 2012 έως το 2014 βελτιώνει τον δείκτη συνεχώς με αποτέλεσμα το 2014 να είναι ο υψηλότερος του κλάδου στις 6,14 φορές.

#### 7.2.3.2. ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Όταν διαιρέσουμε τις ημέρες της χρήσης με το δείκτη κυκλοφοριακής ρευστότητας τότε έχουμε κατά μέσο όρο τον αριθμό των ημερών στον οποίο οι εταιρείες εισπράττουν της επί πιστώσει πωλήσεις τους.

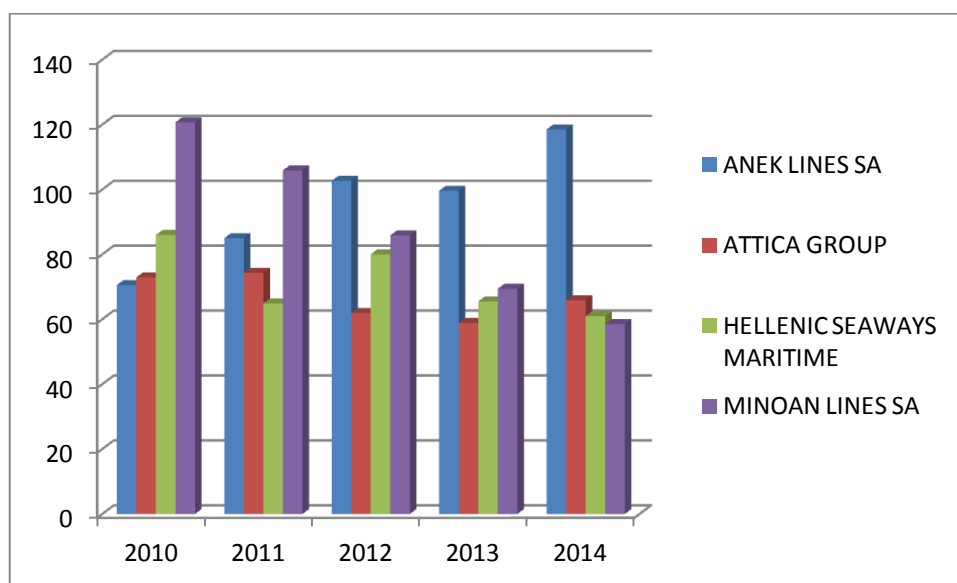
$$\text{Μέση Διάρκεια Απαιτήσεων} = \frac{360}{\text{Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών η μέση διάρκεια απαιτήσεων για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.10:** Μέση διάρκεια απαιτήσεων 2010-2014

Μέση Διάρκεια Απαιτήσεων	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	70,566733	85,03179	102,6939	99,63547	118,5216
ATTICA GROUP	72,937121	74,34126	61,93077	58,94142	65,8614
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	86,016141	64,89918	80,06534	65,51972	60,97242
MINOAN LINES SA	120,74008	105,916	85,86706	69,42384	58,54631

**Διάγραμμα 7.11:** Μέση Διάρκεια Απαιτήσεων 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους πίνακες, ο δείκτης μέσης διάρκειας απαιτήσεων στις τέσσερις εταιρείες του κλάδου κινείται ακριβώς όπως ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας.

Κατά αντιστοιχία, η ANEK LINES ξεκινάει το 2010 με τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου περίπου 70 ημέρες. Τα επόμενα δύο χρόνια η εταιρεία συνεχίζει να αυξάνει το δείκτη και το 2012 φτάνει στις 102 μέρες κατά μέσο όρο είσπραξης των απαιτήσεων της. Το 2013, το δείκτης μειώνεται ελάχιστα κατά τρεις ημέρες ενώ το 2014 επιδεινώνεται σημαντικά, με αποτέλεσμα να είναι ο υψηλότερος του κλάδου και να αγγίζει τις 118 ημέρες.

Για την εταιρεία ATTICA GROUP κατά τις χρονιές 2010 και 2011 ο δείκτης κυμαίνεται κοντά στις 72 με 74 μέρες, ενώ το 2012 ο δείκτης βελτιώνεται σημαντικά κοντά στις 62 ημέρες και το 2013 παρουσιάζει τον χαμηλότερο δείκτη του κλάδου στις 58 ημέρες. Το 2014 ο δείκτης επιδεινώνεται στις 65 μέρες.

Η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MARITIME παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις στο δείκτη μέσης διάρκειας απαιτήσεων. Τις χρονιές 2010 και 2012 ο δείκτης βρίσκεται πάνω από τις 80 ημέρες ενώ τις χρονιές 2011 και 2013 βρίσκεται κοντά στις 65 ημέρες. Το 2014 η εταιρεία παρουσιάζει τον χαμηλότερο δείκτη από όλες τις προηγούμενες χρονιές και εισπράττει τις απαιτήσεις της κατά μέσο όρο σε δύο μήνες.

Η εταιρεία MINOAN LINES κατά το έτος 2010 παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου στις 120 ημέρες ενώ το 2014 παρουσιάζει τον χαμηλότερο του κλάδου στις 58 ημέρες είσπραξης των απαιτήσεων της. Κατά τις χρονιές 2011 έως 2013 ο δείκτης συνεχώς βελτιώνεται.

## 7.2.4 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ

### 7.2.4.1. ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΙΚΤΟΥ ΟΡΙΑΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Ο δείκτης μεικτού οριακού κέρδους δείχνει το πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιεί η εταιρεία τους πόρους και το ανθρώπινο δυναμικό της. Οι υψηλές τιμές του δείκτη δείχνουν ότι η εταιρεία έχει τη δυνατότητα να παρουσιάσει κέρδη από τα έσοδα της κρατώντας υπό έλεγχο τις τρέχουσες δαπάνες της.

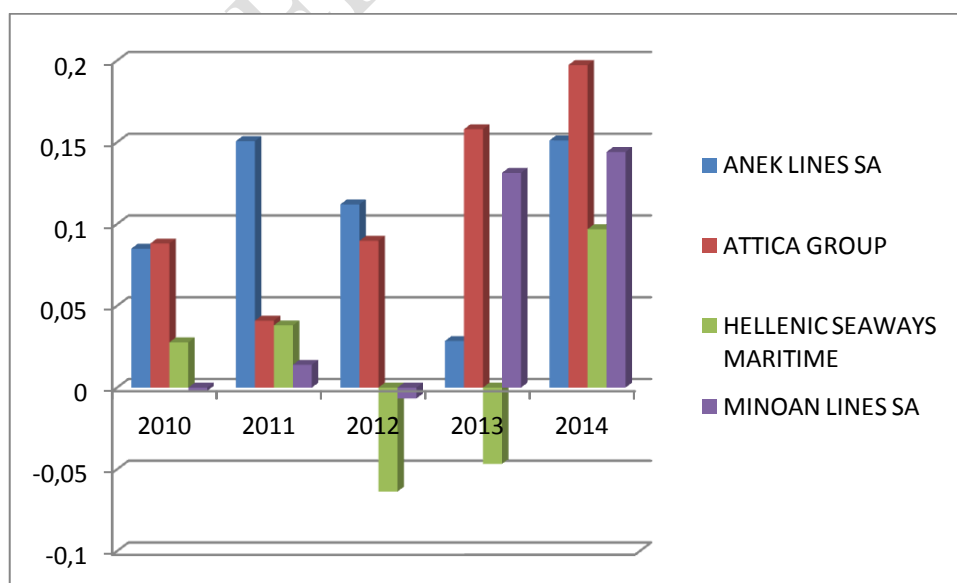
$$\text{Μικτό Οριακό Κέρδος} = \frac{\text{Μικτό Κέρδος}}{\text{Πωλήσεις}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι Δείκτες Μεικτού Οριακού Κέρδους για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.11:** Δείκτες Μεικτού Οριακού Κέρδους 2010-2014

Μικτό Οριακό Κέρδος (Μικτό Κέρδος/Πωλήσεις)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	0,084963	0,150713	0,112046	0,028511	0,151195
ATTICA GROUP	0,088111	0,040901	0,089769	0,157999	0,197259
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,027674	0,038041	-0,06363	-0,04668	0,09683
MINOAN LINES SA	-0,0019	0,013959	-0,00664	0,131317	0,144108

**Διάγραμμα 7.12:** Δείκτες Μεικτού Οριακού Κέρδους 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, το 2010 όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν χαμηλό δείκτη μεικτού οριακού κέρδους με την εταιρεία ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ να έχει τον υψηλότερο δείκτη με το μικτό κέρδος της εταιρείας να αποτελεί περίπου το 8,8% επί των πωλήσεων της. Ακολουθεί η εταιρεία ΑΝΕΚ LINES με τον δείκτη κοντά στο 8,4%. Οι άλλες δύο εταιρείες του κλάδου έχουν εξαιρετικά χαμηλούς δείκτες. Για την εταιρεία ΗΕΛΛΗΝΙC SΕΑWΑYS ΜΑRΙΤΙΜΕ το μικτό κέρδος αποτελεί το 2,7% επί των πωλήσεων της, ενώ η εταιρεία ΜΙΝΟΑΝ LINES έχει τον χαμηλότερο δείκτη του κλάδου καθώς είναι αρνητικός στο -0,19% επί των πωλήσεων.

Το έτος 2011, η εταιρεία ΑΝΕΚ LINES συνεχίζει να έχει τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου κατορθώνοντας τα μικτά κέρδη της να είναι το 15% των πωλήσεων της. Οι εταιρείες ΗΕΛΛΗΝΙC SΕΑWΑYS ΜΑRΙΤΙΜΕ και ΜΙΝΟΑΝ LINES παρουσιάζουν ελάχιστη βελτίωση, ενώ η εταιρεία ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ επιδεινώνει τον δείκτη.

Το 2012, η εταιρεία ΑΝΕΚ LINES επιδεινώνει τον δείκτη αλλά εξακολουθεί να έχει τον υψηλότερο του κλάδου. Η εταιρεία ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ αυξάνει ξανά τον δείκτη στα επίπεδα του 2010, ενώ οι άλλες δύο εταιρείες έχουν αρνητικούς δείκτες. Αυτό σημαίνει ότι έχουν παρουσιάζει αρνητικά μικτά κέρδη δηλαδή οι εταιρείες παρουσιάζουν ζημιές.

Το 2013, τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου παρουσιάζει η εταιρεία ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ κοντά στο 15,7% επί των πωλήσεων της, ενώ η εταιρεία ΜΙΝΟΑΝ LINES παρουσιάζει εντυπωσιακή αύξηση στον δείκτη με το μικτό κέρδος της να είναι κοντά στο 13% επί των πωλήσεων της. Η εταιρεία ΑΝΕΚ LINES συνεχίζει να επιδεινώνει τον δείκτη και το 2013 φτάνοντας στο 2,8% περίπου. Η εταιρεία ΗΕΛΛΗΝΙC SΕΑWΑYS ΜΑRΙΤΙΜΕ συνεχίζει να παρουσιάζει ζημιές.

Το 2014 αποτελεί μια πολύ καλή χρονιά και για τις τέσσερις εταιρείες του κλάδου, καθώς όλες παρουσιάζουν βελτιωμένους δείκτες. Η εταιρεία ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη του κλάδου κοντά στο 19,7% επί των πωλήσεων της και ακολουθούν η ΑΝΕΚ LINES με 15,1% επανερχόμενη στα επίπεδα του 2011 και η ΜΙΝΟΑΝ LINES με 14,4%. Η εταιρεία ΗΕΛΛΗΝΙC SΕΑWΑYS ΜΑRΙΤΙΜΕ μετά από δύο χρονιές παρουσιάζει θετικό δείκτη οριακού μεικτού κέρδους στο 9,6%. Αυτό σημαίνει ότι όλες οι εταιρείες τη χρονιά αυτή κατόρθωσαν να διαχειριστούν καλύτερα τους παραγωγικούς τους συντελεστές.

#### 7.2.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA)

Ο δείκτης ROA δείχνει πόσο αποδοτικά χρησιμοποιεί μια εταιρεία τα περιουσιακά στοιχεία της για να επιτύχει καθαρά κέρδη, δηλαδή αυτός ο δείκτης αποτελεί ένα τρόπο αξιολόγησης της διοίκησης της εταιρείας.

$$ROA = \frac{\text{Καθαρά Έσοδα}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

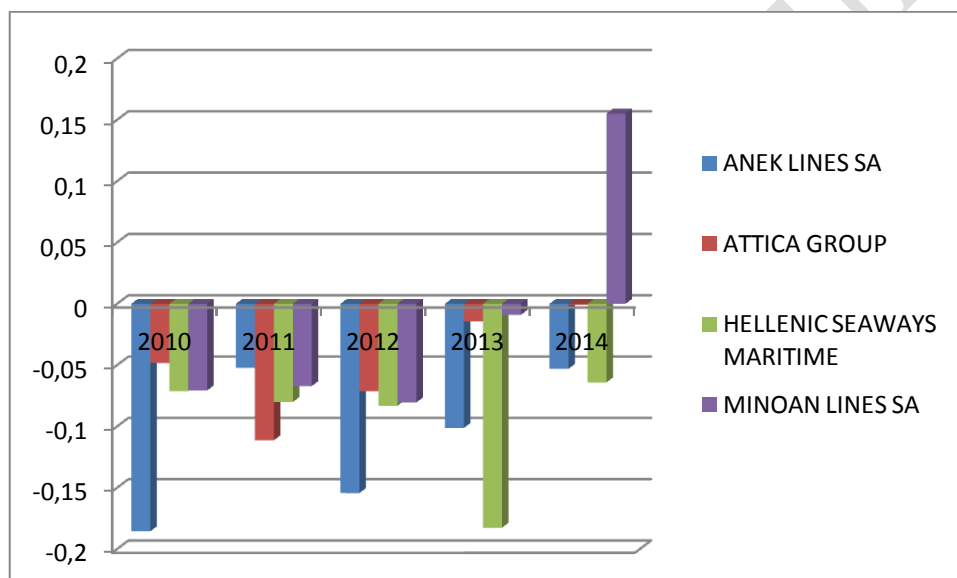


Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.12:** Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2010-2014

ROA ((Καθαρά Έσοδα/Πωλήσεις)*(Πωλήσεις/Σύνολο Ενεργητικού))	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	-0,18551	-0,0523	-0,15433	-0,1012	-0,05305
ATTICA GROUP	-0,04816	-0,1113	-0,0713	-0,0144	-0,000712
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	-0,07121	-0,0801	-0,08321	-0,1826	-0,06406
MINOAN LINES SA	-0,07056	-0,067	-0,08043	-0,009	0,1551158

**Διάγραμμα 7.13:** Δείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, για το χρονικό διάστημα 2010-2013 όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν αρνητικό δείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού και μόνο το 2014 η εταιρεία MINOAN LINES κατορθώνει να παρουσιάσει θετικό δείκτη στο 0,155.

Οι αρνητικοί δείκτες δείχνουν ότι οι διοικήσεις των εταιρειών δεν αξιοποιούν αποδοτικά τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας έτσι ώστε να επιτύχουν κέρδη. Επίσης, ο αρνητικός δείκτης ROA αποτελεί κακή εικόνα για την εταιρεία και απομακρύνει πιθανούς επενδυτές.

Για την εταιρεία MINOAN LINES, φαίνεται ότι κατά το έτος 2014 η διοίκηση της αξιοποίησε κατάλληλα το σύνολο των επενδυσμένων κεφαλαίων κατά τέτοιο τρόπο ώστε η εταιρεία να παρουσιάζει θετικά καθαρά αποτελέσματα.

#### 7.2.4.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE)

Ο αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων δείχνει πόσο αποδοτικά χρησιμοποιεί η διοίκηση της εταιρείας τα ίδια κεφάλαια της έτσι ώστε να επιτύχει καθαρά κέρδη. Δηλαδή, ο δείκτης αυτός παρουσιάζει το μέγεθος των καθαρών κερδών που δημιουργήθηκαν από τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας.

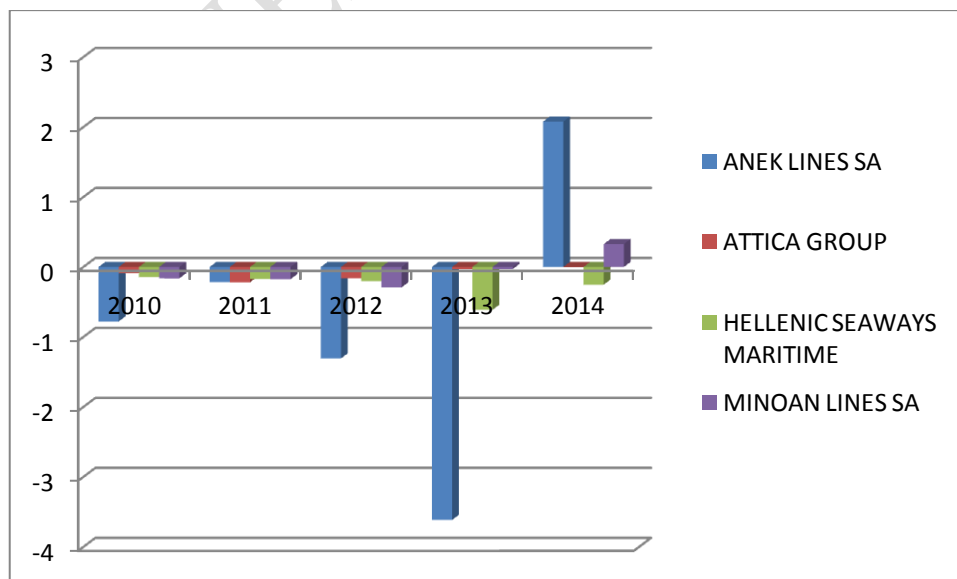
$$\text{ROE} = \frac{\text{Καθαρά Έσοδα}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών οι Δείκτες Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 7.13:** Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων 2010-2014

ROE(Πωλ./ΣΕ*ΣΕ/ΙΚ*ΚΑ/Πωλ.)	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	-0,77844	-0,21506	-1,30633	-3,61426	2,077373
ATTICA GROUP	-0,08775	-0,21784	-0,15939	-0,03034	-0,00142
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	-0,14323	-0,17025	-0,20204	-0,61192	-0,25323
MINOAN LINES SA	-0,16226	-0,17467	-0,29094	-0,02937	0,326657

**Διάγραμμα 7.14:** Δείκτες Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, για τα έτη 2010-2013 οι τέσσερις εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν αρνητικό δείκτη ROE (RETURN ON EQUITY). Αυτό δείχνει ότι οι διοικήσεις των εταιρειών δεν κατόρθωσαν να αξιοποιήσουν αποδοτικά τα ίδια κεφάλαια, με αποτέλεσμα να παράγουν τις χρονιές αυτές αρνητικά καθαρά αποτελέσματα.

Για το έτος 2014, οι εταιρείες MINOAN LINES και ANEK LINES παρουσιάζουν θετικό δείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων. Η εταιρεία ANEK LINES με βάση τα στοιχεία του ισολογισμού της παρουσιάζει αρνητικά ίδια κεφάλαια και αρνητικά καθαρά αποτελέσματα με αποτέλεσμα να φαίνεται ο δείκτης ROE πολύ υψηλός. Στην πραγματικότητα, η εταιρεία χρησιμοποίησε μέρος των ιδίων κεφαλαίων τις για να καλύψει τις ζημιές της και αυτό δείχνει την πολύ κακή οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Αντίθετα, για την εταιρεία MINOAN LINES φαίνεται ότι διοίκηση αξιοποίησε κατάλληλα τα ίδια κεφάλαια της και έχει επιτύχει κέρδη περίπου στο 32% των ιδίων κεφαλαίων της.

#### **7.2.5 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΕΡΔΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΟΧΗ (EPS)**

Ο δείκτης κερδών ανά μετοχή δείχνει το ποσό των καθαρών κερδών της εταιρείας που αντιστοιχούν σε κάθε μετοχή. Για τον υπολογισμό του αριθμοδείκτη χρησιμοποιήθηκε το σύνολο των προνομιούχων και κοινών μετοχών των τεσσάρων εταιρειών.

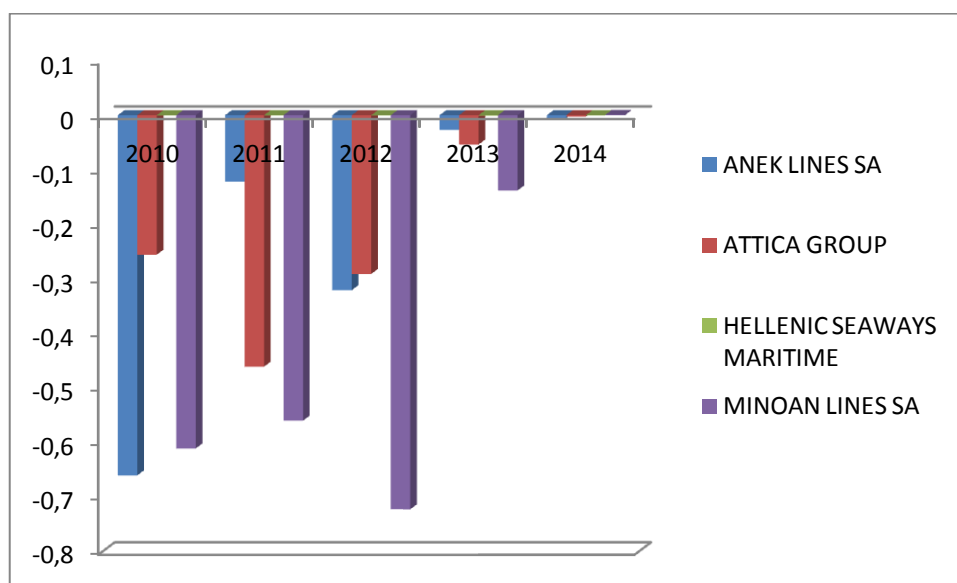
$$\text{EPS} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Αριθμός Μετοχών}}$$

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών ο Δείκτης Κερδών ανά Μετοχή για τα έτη 2010-2014 διαμορφώνεται ως εξής:

**Πίνακας 7.14:** Δείκτης Κερδών ανά Μετοχή 2010-2014

<b>EARNINGS PER SHARE</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
ANEK LINES SA	-0,66117	-0,12206	-0,32109	-0,02691	-0,0054915
ATTICA GROUP	-0,25602	-0,4617	-0,29137	-0,05383	-0,0025096
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	-0,00037	-0,00038	-0,00045	-0,00068	-0,000224
MINOAN LINES SA	-0,61173	-0,56066	-0,72339	-0,13816	0,00073846

**Διάγραμμα 7.15:** Δείκτης Κερδών ανά Μετοχή 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, για τα έτη 2010 έως 2013 όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν αρνητικό δείκτη EPS. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εταιρείες δεν κατόρθωσαν να επιτύχουν θετικά αποτελέσματα στη διάρκεια αυτών των χρόνων.

Κατά το έτος 2014, μόνο η εταιρεία MINOAN LINES έχει επιτύχει καθαρά κέρδη με αποτέλεσμα να είναι θετικός ο δείκτης κερδών ανά μετοχή, ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες διατηρούν τον δείκτη αρνητικό.

### **7.2.6 Το Z-SCORE**

Το Z-SCORE δείχνει κατά πόσο μία εταιρεία διατρέχει κίνδυνο χρεοκοπίας. Μία επιχείρηση που είναι υποψήφια για χρεοκοπία έχει z-score μικρότερο από 1,8. Για μία υγιή επιχείρηση το z-score είναι πάνω από 2,67.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η εταιρεία Hellenic Seaways δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο και για τον υπολογισμό του δείκτη χρησιμοποιήθηκαν τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αντί για την χρηματιστηριακή αξία.

$$Z = 1.2A + 1.4B + 3.3C + 0.6D + 1.0E$$

Όπου

A = Κεφάλαιο Κίνησης/Σύνολο Ενεργητικού

B = Κέρδη εις Νέον/ Σύνολο Ενεργητικού

C = ΚΠΤΦ/ Σύνολο Ενεργητικού

D = Χρηματιστηριακή Αξία/ Σύνολο Υποχρεώσεων

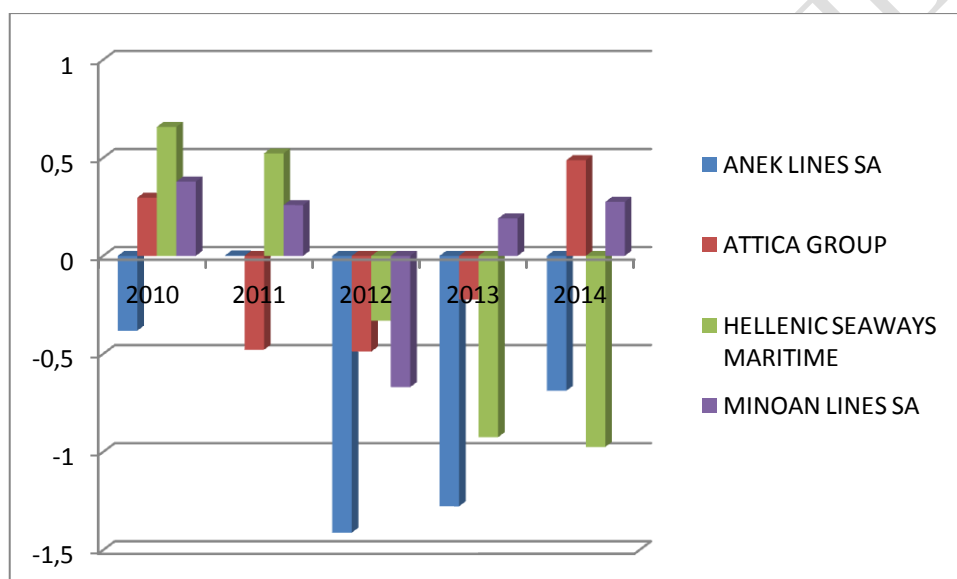
E = Πωλήσεις/ Σύνολο Ενεργητικού

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών το Z-SCORE για τα έτη 2010-2014 παρουσιάζεται στον πίνακα 7.15.

**Πίνακας 7.15:** Z-SCORE 2010-2014

Z-SCORE	2010	2011	2012	2013	2014
ANEK LINES SA	-0,381575307	0,00222767	-1,411396653	-1,27735813	0,68817216
ATTICA GROUP	0,297101331	-0,4788346	-0,488152677	-0,22268737	0,48753663
HELLENIC SEAWAYS MARITIME	0,657674049	0,52270386	-0,331118584	-0,92482651	0,97440465
MINOAN LINES SA	0,378499563	0,25911396	-0,668997649	0,19053473	0,27520988

**Διάγραμμα 7.16:** Z-SCORE 2010-2014



Όπως φαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, για το χρονικό διάστημα 2010-2014 όλες οι εταιρείες βρίσκονται κάτω από το 1,8, άρα διατρέχουν σοβαρό κίνδυνο χρεοκοπίας.

Το 2010, η εταιρεία ANEK LINES παρουσιάζει αρνητικό Z-SCORE που σημαίνει ότι η εταιρεία παρουσιάζει πολύ υψηλό κίνδυνο χρεοκοπίας. Οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν θετικούς δείκτες ωστόσο βρίσκονται πολύ πιο κάτω από το 1,8.

Το 2011, εταιρεία ATTICA GROUP επιδεινώνει τον δείκτη, ο οποίος γίνεται αρνητικός ενώ η ANEK LINES διορθώνει τον δείκτη και γίνεται θετικός με τον κίνδυνο της χρεοκοπίας να παραμένει. Οι άλλες δύο εταιρείες διατηρούν τον δείκτη στα ίδια περίπου επίπεδα.

Το 2012, όλες οι εταιρείες επιδεινώνουν τους δείκτες τους με αποτέλεσμα οι δείκτες να είναι αρνητικοί και για τις τέσσερις. Την επόμενη χρονιά, οι δείκτες παραμένουν οι αρνητικοί με εξαίρεση την εταιρεία MINOAN LINES που παρουσιάζει αύξηση στον δείκτη.

Το 2014, οι εταιρείες MINOAN LINES και ATTICA GROUP έχουν θετικούς δείκτες χωρίς όμως να ξεπερνούν το 1,8, ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου διατηρούν τον δείκτη αρνητικό.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΜΗΤΡΑ SPACE

### 8.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΑΣ SPACE

Η μήτρα SPACE, είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για κάθε οργανισμό προκειμένου να κάνει μια χαρτογράφηση σε βασικά στοιχεία μακροοικονομικής φύσης αλλά και ιδίων παραγόντων που καθορίζουν το που βρίσκεται στην αγορά. Με αυτό τον τρόπο ο οργανισμός μπορεί να προχωρήσει πιο αποτελεσματικά σε στρατηγικό σχεδιασμό των επόμενων βημάτων του καθώς και να εντοπίσει ενδεχόμενα στοιχεία που θα του έδιναν κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Η Μήτρα Space επικεντρώνεται σε 4 διαστάσεις:

- Σταθερότητα Περιβάλλοντος
- Ανταγωνιστικότητα Κλάδου
- Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα
- Χρηματοοικονομική Ανταγωνιστικότητα

Η στρατηγική λοιπόν που θα ακολουθήσει η επιχείρηση βάσει της μεθόδου MATRIX καθορίζεται από δύο διαστάσεις “εσωτερικής φύσης” και από δύο διαστάσεις “εξωτερικής φύσης”. Κάθε μία διάσταση αποτελείται από παράγοντες κλειδιά που εξετάζονται ξεχωριστά. Η παρουσίαση των παραγόντων βασίζεται στην ανάλυση που έχει προηγηθεί.

#### 8.1.1 ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τεχνολογικές Αλλαγές	many	0	1	2	3	4	5	6	few
Ρυθμός Πληθωρισμού	high	0	1	2	3	4	5	6	low
Μεταβλητότητα ζήτησης	large	0	1	2	3	4	5	6	small
Εύρος τιμών των ανταγωνιστικών προϊόντων	wide	0	1	2	3	4	5	6	narrow
Εμπόδια εισόδου στην αγορά	few	0	1	2	3	4	5	6	many
Ανταγωνιστικότητα (Πίεση)	high	0	1	2	3	4	5	6	low
Ελαστικότητα της Ζήτησης ως προς την τιμή	elastic	0	1	2	3	4	5	6	inelastic

Τεχνολογικές Αλλαγές: Οι κανονισμοί για τα επιβατηγά πλοία μεταβάλλονται συνεχώς πράγμα που επιφέρει σημαντικές αλλαγές όσον αφορά την τεχνολογία των πλοίων, με τελευταία την προσπάθεια που βρίσκεται σε δοκιμαστικό στάδιο για την χρήση του LNG ως βασικό ναυτιλιακό καύσιμο.

Ρυθμός Πληθωρισμού: Ο καθορισμός του ύψους των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τη γενικότερη μεταβολή των τιμών στη χώρα και το δείκτη τιμών καταναλωτή.

Μεταβλητότητα Ζήτησης: Βασικό χαρακτηριστικό της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι η εποχικότητα. Αυτό σημαίνει ότι η ζήτηση παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του έτους.

Εύρος τιμών ανταγωνιστικών προϊόντων: Η βασικός ναύλος στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια καθορίζεται από το κράτος, επομένως το εύρος των τιμών των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς δεν επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την ακτοπλοΐα.

Εμπόδια εισόδου στην αγορά: Η ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται ως ολιγοπωλιακή και διαθέτει υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου.

Ανταγωνιστικότητα: Ο ανταγωνισμός είναι έντονος κυρίως στην γραμμές τις Αδριατικής όπου έχουν εισέλθει και ξένοι «παίκτες»

Ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή: Η ζήτηση είναι μέτρια ελαστική καθώς σε περιπτώσεις που οι ναύλοι αυξηθούν πολύ υπάρχει πιθανότητα οι επιβάτες στα στραφούν σε άλλα μέσα μεταφοράς, κυρίως στα νησιά όπου υπάρχουν αεροδρόμια.

Ο μέσος όρος της βαθμολογίας για τη διάσταση **Σταθερότητα Περιβάλλοντος** είναι : 2,1429

#### 8.1.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Προοπτική Ανάπτυξης	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Περιθώριο Κέρδους	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Χρηματοοικονομική σταθερότητα	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Τεχνογνωσία (know-how)	simple	0	1	2	3	4	5	6	complex
Αξιοποίηση Πόρων	inefficient	0	1	2	3	4	5	6	efficient
Ένταση Κεφαλαίου	high	0	1	2	3	4	5	6	low
Ευκολία εισόδου στην αγορά	easy	0	1	2	3	4	5	6	difficult
Παραγωγικότητα/ Χρήση Χωρητικότητας	low	0	1	2	3	4	5	6	high

Προοπτική ανάπτυξης: Η ανταγωνιστικότητα του κλάδου καθώς και οι προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία την ελληνικής οικονομίας και του ελληνικού τουρισμού.

Περιθώριο κέρδους: Το περιθώριο κέρδους είναι μικρό λόγω των άσχημων οικονομικών αποτελεσμάτων του εταιρειών του κλάδου.

Χρηματοοικονομική σταθερότητα: Ο κλάδος δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ότι έχει χρηματοοικονομική σταθερότητα, καθώς τα προηγούμενα χρόνια η οικονομική κατάσταση των εταιρειών του κλάδου παρουσίαζε έντονες διακυμάνσεις προς το χειρότερο.



Τεχνογνωσία -Αξιοποίηση πόρων: Η ελληνική τεχνογνωσία με την αξιοποίηση των κατάλληλων στην ακτοπλοΐα είναι αρκετά υψηλή καθώς ο κλάδος έχει αναπτυχθεί στην Ελλάδα εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Ένταση κεφαλαίου: Το βασικό συστατικό της ακτοπλοΐας είναι το πλοίο. Με δεδομένο τον όγκο, το κόστος κατασκευής του και την τεχνολογία που απαιτείται μπορεί να χαρακτηριστεί ως εντάσεως κεφαλαίου.

Ευκολία εισόδου στην αγορά : Ακόμα και μετά την απελευθέρωση του καμποτάζ, που η είσοδος στην ελληνική ακτοπλοΐα έγινε ελεύθερη, τα εμπόδια εισόδου παραμένουν αρκετά υψηλά.

Παραγωγικότητα/χρήση χωρητικότητας : Η χρήση της χωρητικότητας δεν είναι ίδια σε όλη τη διάρκεια του χρόνου και ένα μεγάλο μέρος της παραμένει αναξιοποίητο κατά τους χειμερινούς μήνες.

Ο μέσος όρος της βαθμολογίας για τη διάσταση **Ανταγωνιστικότητα του κλάδου** είναι:

### 8.1.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ

Μερίδιο Αγοράς	small	0	1	2	3	4	5	6	large
Ποιότητα Προϊόντος	inferior	0	1	2	3	4	5	6	superior
Κύκλος Ζωής Προϊόντος	late	0	1	2	3	4	5	6	early
Κύκλος Αντικατάστασης Προϊόντος	variable	0	1	2	3	4	5	6	fixed
Πιστότητα Καταναλωτή	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Χωρικότητα Ανταγωνιστών	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Τεχνογνωσία	low	0	1	2	3	4	5	6	high
Κάθετη Ολοκλήρωση	low	0	1	2	3	4	5	6	high

Μερίδιο αγοράς: Εφόσον εξετάζεται ολόκληρος ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες της Ευρώπης, το μερίδιο αγοράς είναι αρκετά υψηλό.

Ποιότητα προϊόντος: Οι περισσότερες εταιρείες του κλάδου προσφέρουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Κύκλος ζωής προϊόντος: Ο κύκλος ζωής του προϊόντος είναι αρκετά μεγάλος δεδομένου ότι ο μέσος όρος ζωής των πλοίων της ακτοπλοΐας είναι τα 26 έτη<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Προτάσεις για Ανταγωνιστική και Βιώσιμη Ακτοπλοΐα,ΕΕΑ,2008, Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος,Πειραιάς,Σεπτέμβριος 2010

Πιστότητα καταναλωτή: Η πιστότητα των καταναλωτών θα μπορούσε να χαρακτηριστεί μέτρια, καθώς για κάποιους επιβάτες το πλοίο είναι το μοναδικό μέσο μεταφοράς για τον προορισμό τους ενώ για κάποιους άλλους θα μπορούσε να αντικατασταθεί με το αεροπλάνο.

Χωρητικότητα Ανταγωνιστών: Η χωρητικότητα των ανταγωνιστών είναι μεγαλύτερη δεδομένου ότι η Ιταλική ακτοπλοΐα διαθέτει μεγαλύτερη επιβατική κίνηση από την Ελληνική.

Τεχνογνωσία: Η ελληνική τεχνογνωσία στην ακτοπλοΐα μπορεί να χαρακτηριστεί αρκετά υψηλή.

Κάθετη ολοκλήρωση: Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές δεν έχουν κάθετη ολοκλήρωση.

Ο μέσος όρος της βαθμολογίας για τη διάσταση **Παράγοντες που καθορίζουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα** είναι: 3,375

#### 8.1.4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

<b>ROE (Απόδοση Ιδίων κεφαλαίων)</b>	Low	0	1	2	3	4	5	6	high
<b>Μόγλευση</b>	imbalance	0	1	2	3	4	5	6	balance
<b>Ρευστότητα</b>	imbalance	0	1	2	3	4	5	6	balance
<b>Απαιτούμενο/Διαθέσιμο Κεφάλαιο</b>	High	0	1	2	3	4	5	6	low
<b>Ταμειακές Ροές</b>	Low	0	1	2	3	4	5	6	high
<b>Ευκολία Εξόδου από την αγορά</b>	difficult	0	1	2	3	4	5	6	easy
<b>Κίνδυνος για την Επιχείρηση</b>	Much	0	1	2	3	4	5	6	little

ROE (απόδοση ιδίων κεφαλαίων): Για όλες τις εταιρείες του κλάδου ο δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι πολύ χαμηλός.

Μόγλευση: Όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν υψηλή μόγλευση πολύ μεγαλύτερη από τα ίδια κεφάλαια τους.

Ρευστότητα: Όλες οι εταιρείες παρουσιάζουν χαμηλούς δείκτες ρευστότητας και υπάρχει κίνδυνος να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις τρέχουσες υποχρεώσεις τους.

Απαιτούμενο/ διαθέσιμο κεφάλαιο: Οι εταιρείες του κλάδου δείχνουν αδυναμία να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις τους, επομένως υπάρχει ανάγκη για πρόσθετα κεφάλαια.

Ταμειακές Ροές: Τα άμεσα ρευστοποιήσιμα διαθέσιμα των εταιρειών δεν επαρκούν για να καλύψουν για πολύ τις τρέχουσες ανάγκες τους.

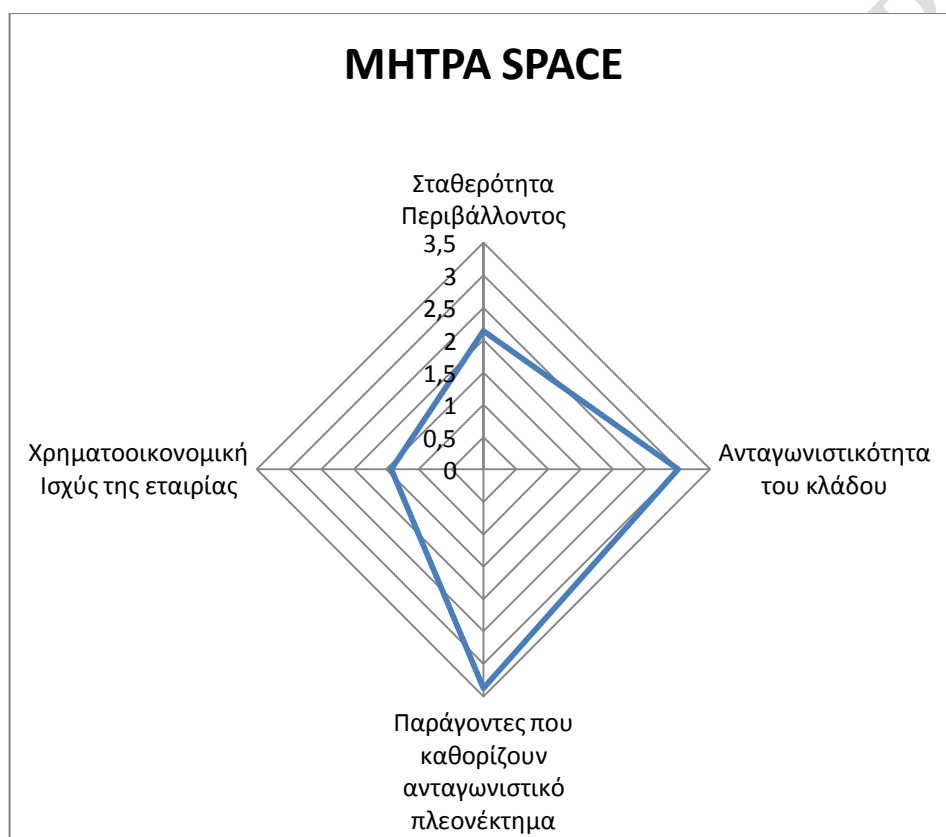
Ευκολία εξόδου από την αγορά: Θα χαρακτηριζόταν μέτρια καθώς δεν υπάρχουν περιορισμοί ωστόσο το κόστος είναι υψηλό.

Κίνδυνος για την επιχείρηση: Με βάση το z-score, ο κίνδυνος χρεοκοπίας είναι ορατός για όλες τις εταιρείες του κλάδου.

Ο μέσος όρος της βαθμολογίας για τη διάσταση Χρηματοοικονομική Ισχύς της εταιρίας είναι: 1,4286

Συνοψίζοντας την παραπάνω ανάλυση προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα 8.1.

**Διάγραμμα 8.1:** Μήτρα SPACE



Επομένως, με βάση την παραπάνω ανάλυση, η ελληνική αεροπορία μπορεί να δραστηριοποιείται σε ένα ασταθές και ανταγωνιστικό περιβάλλον με τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου να μην είναι ευοίωνα, ωστόσο διαθέτει κάποια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και θα πρέπει να αναπτύξει στρατηγικές που θα τα αξιοποιούν.

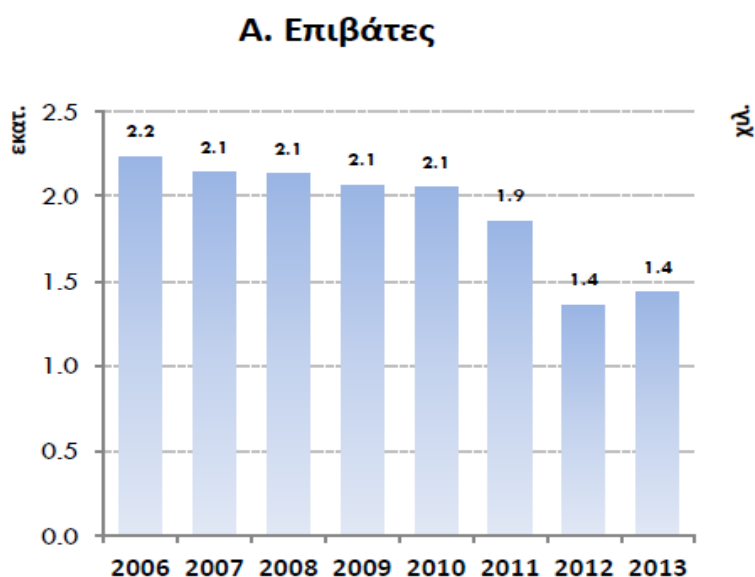
## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ Η ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

Η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν τις δύο μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές δυνάμεις στην Ευρώπη. Η σύγκριση μεταξύ του κλάδου της Ιταλικής Ακτοπλοΐας και της Ελληνικής πραγματοποιήθηκε μέσω της σύγκρισης της των αριθμοδεικτών του κλάδου της κάθε χώρας. Οι αριθμοδείκτες προήλθαν από τα στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της Ιταλίας και της Ελλάδας, αντίστοιχα.

Η Ιταλική οικονομία αποτελεί την ένατη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο και ο τομέας των υπηρεσιών αντιπροσωπεύει το 35% του ΑΕΠ με τον κλάδο των μεταφορών να έχει πολύ σημαντικό ρόλο. Η Ιταλική οικονομία, μετά την οικονομική κρίση του 2008, υπέστη μεγάλη ύφεση και το 2013 ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος οφειλέτης στην Ευρωζώνη και ο πέμπτος μεγαλύτερος παγκόσμια.<sup>1</sup>

Όπως φαίνεται στην παρακάτω ανάλυση, παρά την οικονομική κρίση, η Ιταλική Ακτοπλοΐα για το 2013 παρουσιάζει πολύ πιο βελτιωμένους δείκτες σε σχέση με την Ελληνική. Το 2013 ήταν μία πολύ δύσκολη χρονιά για την ελληνική ακτοπλοΐα ως απόρροια της γενικότερης οικονομικής κατάστασης της χώρας, με ορατό τον κίνδυνο χρεοκοπίας για τις περισσότερες εταιρείες του κλάδου. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η διαμόρφωση της επιβατικής κίνησης στην Αδριατική, όπου διαπιστώνεται ότι η κίνηση παρουσιάζει πτωτική πορεία έως το 2013.

**Πίνακας 9.1** Η διαμόρφωση της κίνησης στην Αδριατική 2006-2013



\*πηγή: IOBE

<sup>1</sup> <http://www.focus-economics.com/countries/italy>

Οι εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν για τους αριθμοδείκτες της Ιταλικής Ακτοπλοΐας είναι η MOBY LINES, η GRANDI NAVI VELOCI, η VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL και η GRIMALDI GROUP ενώ για την Ελληνική οι εταιρείες η ANEK LINES SA, η ATTICA GROUP, η HELLENIC SEAWAYS MARITIME και η MINOAN LINES SA.

Για την εταιρεία Grimaldi Group χρησιμοποιήθηκαν οι ενοποιημένες καταστάσεις όλου του ομίλου καθώς δεν υπήρχαν δημοσιευμένα στοιχεία μόνο για τις ακτοπλοϊκές του ομίλου.

## **9.1.ΟΙ ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

### **9.1.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ MOBY LINES SPA**

Η εταιρεία MOBY LINES SPA ιδρύθηκε για πρώτη φορά το 1959 από τον Achille Oronato με την επωνυμία Navigazione Arcipelago Maddalenino (NAVARMA για συντομία). Στην αρχή, τα πλοία της εταιρείας πραγματοποιούσαν ταξίδια από την Σαρδηνία στα νησιά γύρω από αυτήν. Σήμερα, τα πλοία της εταιρείας δρομολογούνται μεταξύ της Ιταλικής και της Γαλλικής ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Έλβα, της Σαρδηνίας και της Κορσικής.

Το 2006, η MOBY LINES SPA εξαγόρασε την εταιρεία LLOYD SARDENA και είναι πολύ γνωστή για τη χρήση χαρακτήρων της Warner Bros. Looney Tunes στην κάλυψη του εξωτερικού των πλοίων της.<sup>1</sup>

#### **9.1.1.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ MOBY LINES SPA**

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 13 πλοία όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 9.1.

**Πίνακας 9.2:** Ο στόλος της MOBY LINES SPA

<b>ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</b>
MOBY AKI	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY WONDER	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY TOMMY	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY DREA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY ΟΤΤΑ	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY VINCENT	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY CORSE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY ALE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY LOVE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY BABY	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY LALLY	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY GIRAGLIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MOBY BASTIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

<sup>1</sup> Wikipedia

### 9.1.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ GRANDI NAVI VELOCI

Η GRANDI NAVI VELOCI ιδρύθηκε το 1992 από τον Aldo Grimaldi και το πρώτο πλοίο της δρομολογήθηκε το 1993 με το όνομα «Majestic».

Η εταιρεία σήμερα πραγματοποιεί ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ με τη Σαρδηνία, τη Σικελία, την Ισπανία, την Τυνησία, το Μαρόκο, τη Γαλλία και την Αλβανία. Εκτός από τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις η εταιρεία δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη νέων θαλάσσιων αρτηριών.

Η εταιρεία GRANDI NAVI VELOCI ήταν η πρώτη που διέθεσε καμπίνες για κατοικίδια ζώα.

Τον Ιούλιο του 2015, η εταιρεία εγκαινιάζει τη γραμμή Μπάρι – Δυρράχιο. <sup>1</sup>(Wikipedia)

### 9.1.2.2. Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ GRANDI NAVI VELOCI

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 11 πλοία όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 9.2.

#### **Πίνακας 9.3:** Ο στόλος της GRANDI NAVI VELOCI

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
LA SUPERBA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
EXCELLENT	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
FANTASTIC	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SPLENDID	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
MAJESTIC	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SNAV LAZIO	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
RHAPSODY	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SNAV SARDEGNA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
SNAV TOSCANA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
EXCELSIOR	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
LA SUPREMA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

### 9.1.3. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL

Η εταιρεία VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL ιδρύθηκε το 2007 και η έδρα της βρίσκεται στο Μπάρι της Ιταλίας. Η εταιρεία δημιουργήθηκε από την συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων VISENTINI που βρίσκονται στο Porto Viro και του ναυτιλιακού πρακτορείου και ναυλομεσιτικού γραφείου της Βενετίας, Tositti.<sup>2</sup>

Ο στόλος της αποτελείται πλέον από ένα πλοίο μόνο, το *Visemar One*, το οποίο εκτελεί εβδομαδιαία δρομολόγια μεταξύ Ιταλίας, Συρίας και Αιγύπτου.

<sup>1</sup> Wikipedia

<sup>2</sup> Wikipedia

Η εταιρεία, επίσης, ήταν η πλοιοκτήτρια του πλοίου *Norman Atlantic*, το οποίο χτίστηκε το 2009 και ναυλώθηκε από την ANEK LINES εκτελώντας δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Στις 28 Δεκεμβρίου του 2014, εκδηλώθηκε πυρκαγιά κατά τη διάρκεια του δρομολογίου Ανκόνα-Ηγουμενίτσα, με αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινων ζώων και την πρόκληση τραυματισμών.<sup>1</sup>

#### 9.1.3.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 1 πλοίο όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 9.4:** Ο στόλος της VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
VISEMAR ONE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας

#### 9.1.4 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ GRIMALDI GROUP

Η ιστορία της οικογένειας Grimaldi ξεκινάει πολλά χρόνια πριν την ίδρυση του Group. Τα πρώτα στοιχεία συμμετοχής τους στη ναυτιλία χρονολογούνται το 1348 στα χρόνια του Βασιλείου της Νάπολης όταν οι αδερφοί Rajnerio, Richerio και Perino de Grimaldis έδωσαν στη Βασίλισσα Giovanna, ένα κειμήλιο από χρυσό ως εγγύηση για τη ναύλωση τριών πλοίων τους.

Το 1947, τα αδέρφια της οικογένειας Grimaldi δημιούργησαν τη δική τους εταιρεία αγοράζοντας ένα πλοίο τύπου Liberty, δηλαδή φορτηγού πλοίου που χρησιμοποιήθηκε από τον στόλο των ΗΠΑ κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τα χρόνια που ακολούθησαν στη Μεταπολεμική περίοδο με το κύμα της μετανάστευσης, ο στόλος της εταιρείας έγινε ο μεγαλύτερος της Ευρώπης και οι ανάγκες για ποιότητα και άνεση των επιβατών οδήγησαν στη δημιουργία πιο σύγχρονων πλοίων.

Τη δεκαετία του 1960, ο όμιλος επεκτάθηκε και στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου αλλά και σε τάνκερ. Η επέκταση του ομίλου σε πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων (RO-RO VESSELS) αποτέλεσε τον κύριο μοχλό ανάπτυξης της και κερδίζοντας την εμπιστοσύνη πολλών κατασκευαστών αυτοκινήτων.<sup>2</sup>

Σήμερα, ο όμιλος δραστηριοποιείται τόσο στη ναυτιλία τακτικών γραμμών μεταφοράς φορτίων όσο και στην επιβατηγό ναυτιλία.

Τα επιβατηγά πλοία της εταιρείας πραγματοποιούν δρομολόγια στην Ελλάδα, Ισπανία, Μαρόκο, Τυνησία, Σαρδηνία, Σικελία.

<sup>1</sup> Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2014, ANEK LINES

<sup>2</sup> www.grimaldi-lines.com

#### 9.1.4.1. Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ GRIMALDI GROUP

Ο στόλος επιβατηγών της εταιρείας αποτελείται από 8 πλοία όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 9.5:** Ο στόλος της GRIMALDI GROUP

<b>ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</b>
CRUISE ROMA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
CRUISE BARCELONA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
FLORENCIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
ZEUS PALACE	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
EUROPA LINK	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
EUROFERRY OLYMPIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
EUROFERRY EGNAZIA	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.
IKARUS PALACE*	ΕΠΙΒΑΤ./ΟΧΗΜΑΤΑΓ.

\* Ο όμιλος Grimaldi κατέχει το 90% της εταιρείας Minoan Lines, Στοιχεία από την επίσημη σελίδα της εταιρείας.

## **9.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

Η σύγκριση των αριθμοδεικτών πραγματοποιήθηκε με βάση τις οικονομικές καταστάσεις του 2013 των τεσσάρων σημαντικότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας.

### **9.2.1.ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

#### **9.2.1.1.ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

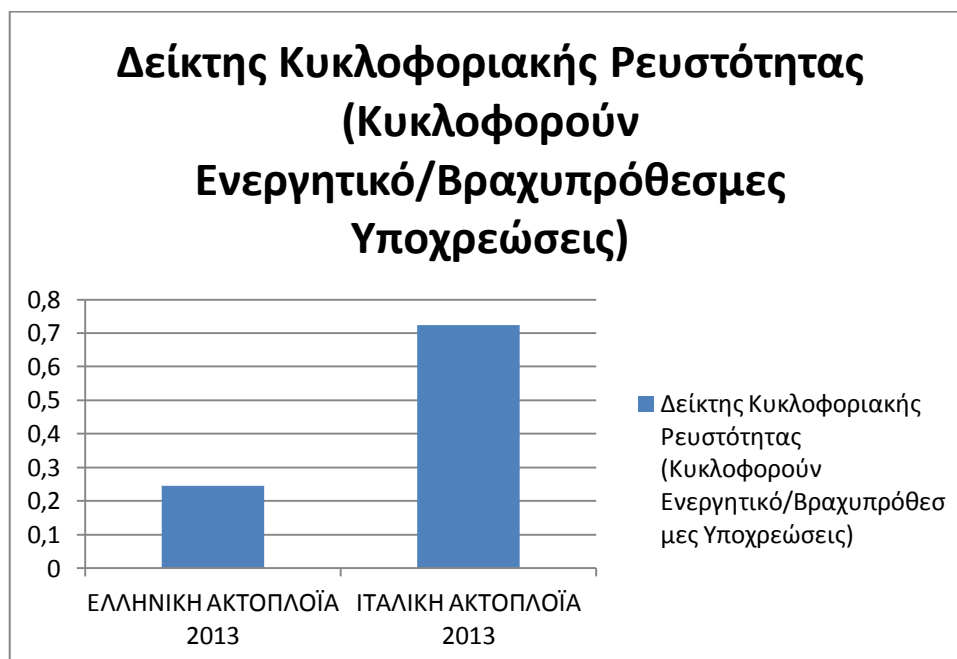
Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.6:** Δείκτες κυκλοφοριακής ρευστότητας 2013

	<b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013</b>	<b>ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013</b>
Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας (Κυκλοφ.Ενεργ./Βραχυπρ. Υποχρ.)	0,246263535	0,723457703



**Διάγραμμα 9.5:** Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, τόσο η Ιταλική όσο και η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζουν χαμηλούς αριθμοδείκτες ρευστότητας, καθώς καμία από τις δύο δεν παρουσιάζει δείκτη υψηλότερο του 2. Ωστόσο, η Ιταλική ακτοπλοΐα παρουσιάζει υψηλότερο αριθμοδείκτη ρευστότητας και τα στοιχεία του ενεργητικού της μπορούν να καλύψουν σε ποσοστό 72% τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της, ενώ η Ελληνική μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της σε ποσοστό περίπου 25%.

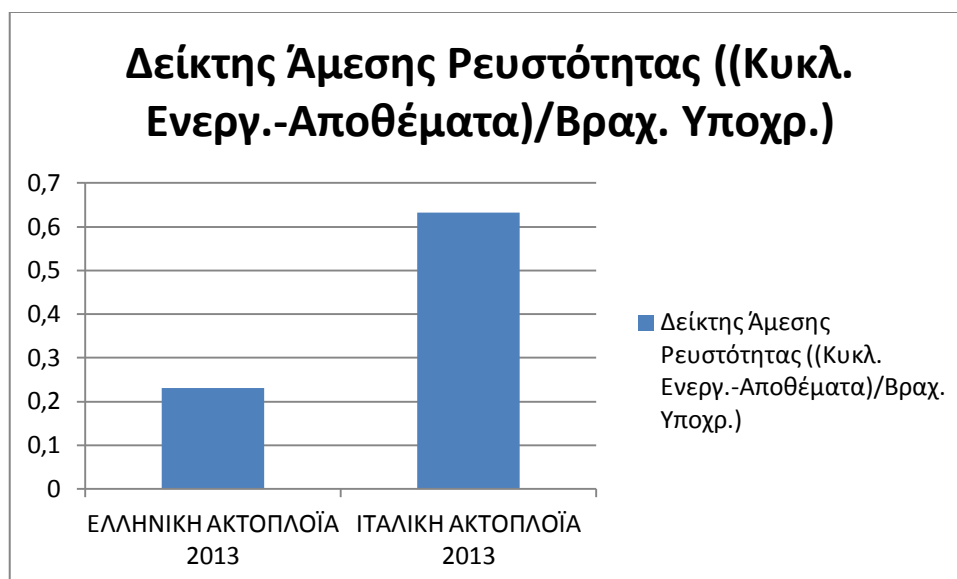
#### 9.2.1.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες άμεσης ρευστότητας για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.7:** Δείκτες άμεσης ρευστότητας 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας ((Κυκλ. Ενεργ.-Αποθέματα)/Βραχ. Υποχρ.)	0,230632489	0,632168632

**Διάγραμμα 9.6:** Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, μετά την αφαίρεση των αποθεμάτων οι δείκτες για τις δύο χώρες δεν μεταβάλλονται σημαντικά και εξακολουθούν να είναι αρκετά χαμηλοί χωρίς να αγγίζουν το 1,5 που είναι ιδανικό για αυτόν τον δείκτη. Η Ελληνική ακτοπλοία επιδεινώνει τον δείκτη λίγο φτάνοντας το 23% ενώ η Ιταλική διατηρείται υψηλότερα με ποσοστό κάλυψης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων 63%.

#### 9.2.1.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες μετρητών για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.8:** Δείκτες μετρητών 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης Μετρητών (Μετρητά+Χρεόγραφα/Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις)	0,053265064	0,144079362

**Διάγραμμα 9.7:** Δείκτης Μετρητών 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο δείκτης μετρητών και για τις δύο χώρες είναι αρκετά χαμηλός και πολύ μικρότερος της μονάδας. Ο δείκτης μετρητών για την Ελληνική Ακτοπλοΐα δείχνει ότι τα μετρητά και τα ισοδύναμα επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις 0,05 φορές και αποτελεί ένδειξη ότι υπάρχει σοβαρό πρόβλημα ρευστότητας στις εταιρείες του κλάδου. Η Ιταλική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει πιο βελτιωμένο δείκτη σε σχέση με την Ελληνική, που σημαίνει ότι τα μετρητά και τα ισοδύναμα επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της κατά 0,14 φορές.

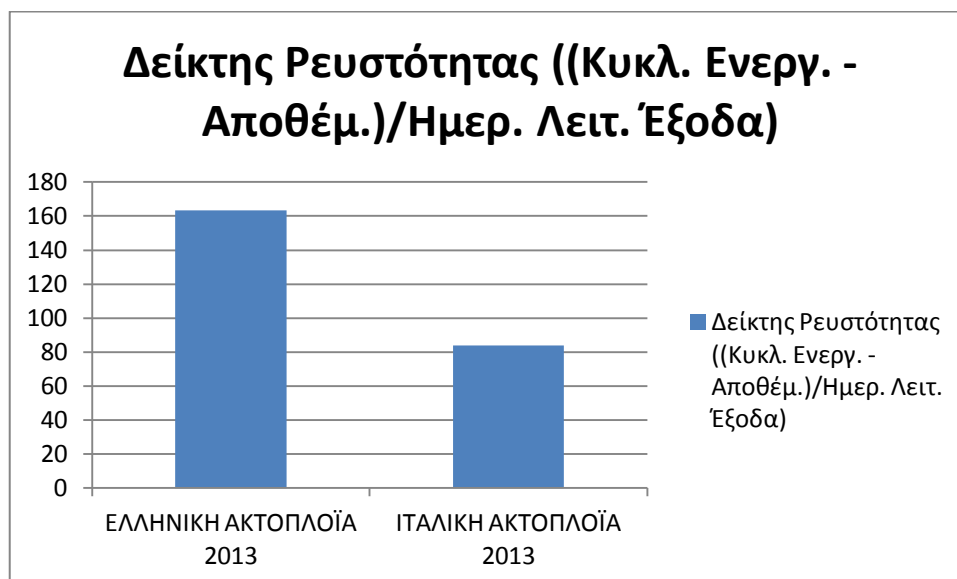
#### 9.2.1.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες αμυντικού διαστήματος για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.9:** Δείκτες αμυντικού διαστήματος 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης Ρευστότητας ((Κυκλ. Ενεργ. - Αποθέμ.)/Ημερ. Λειτ. Έξοδα)	163,5051133	84,02616002

**Διάγραμμα 9.8:** Δείκτης Αμυντικού Διαστήματος 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, σε αντίθεση με τους προηγούμενους αριθμοδείκτες ρευστότητας, το χρονικό διάστημα για το οποίο επαρκούν τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι μεγαλύτερο για την Ελληνική Ακτοπλοΐα.

Για την Ελληνική Ακτοπλοΐα το χρονικό διάστημα είναι περίπου στις 168 ημέρες, ενώ για την Ιταλική είναι πολύ μικρότερος στις 84 ημέρες, το οποίο δείχνει ότι είναι πιθανό να αντιμετωπίσει σοβαρό πρόβλημα ρευστότητας, καθώς είναι ένας από τους σημαντικότερους αριθμοδείκτες ρευστότητας.

## **9.2.2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

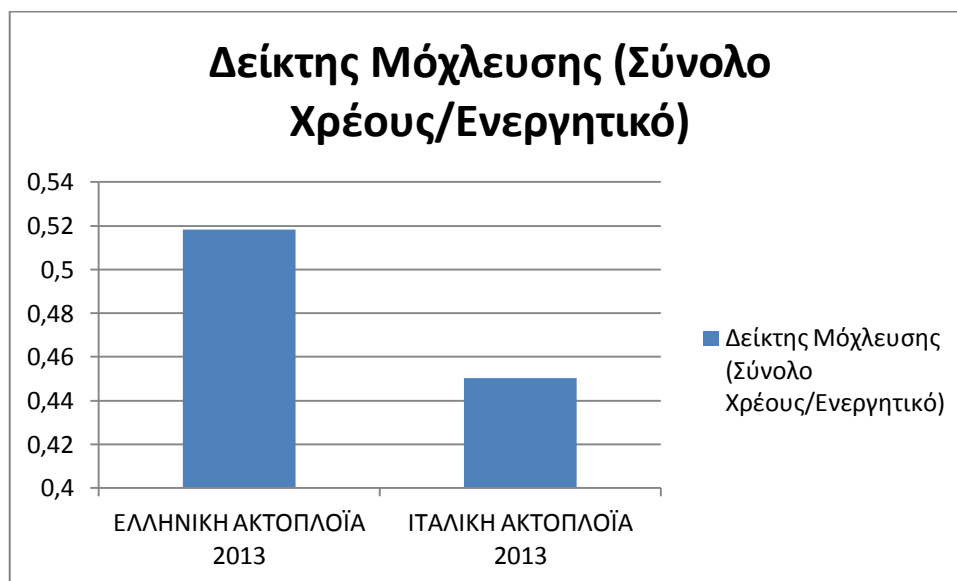
### **9.2.2.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες μόχλευσης για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.10:** Δείκτες μόχλευσης για το έτος 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης Μόχλευσης (Σύνολο Χρέους/Ενεργητικό)	0,518351043	0,450231659

**Διάγραμμα 9.9:** Δείκτες μόχλευσης για το έτος 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, καμία από τις δύο χώρες δεν παρουσιάζει δείκτη μόχλευσης μεταξύ του 0,1 και του 0,2 που είναι το ιδανικό. Αυτό σημαίνει ότι και οι δύο χώρες βασίζονται σε μεγάλο ποσοστό στο δανεισμό.

Η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει δείκτη μόχλευσης κοντά στο 0,52, που σημαίνει ότι βασίζεται στον δανεισμό σε ποσοστό 52% σε σχέση με τα στοιχεία του ενεργητικού της. Η Ιταλική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει χαμηλότερο δείκτη κοντά στο 0,45, που σημαίνει ότι βασίζεται στον δανεισμό σε ποσοστό 45% σε σχέση με τα στοιχεία του ενεργητικού της.

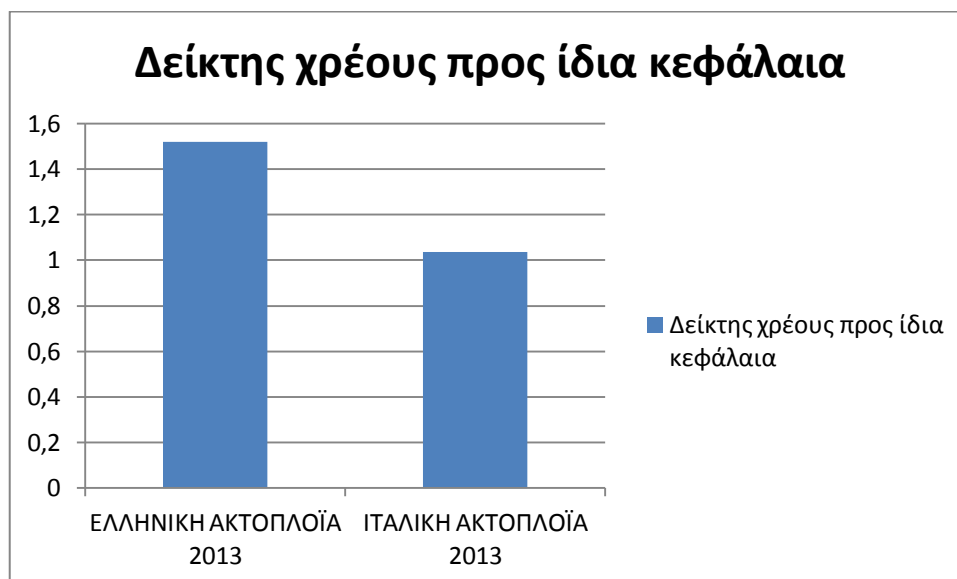
#### 9.2.2.2. ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.11:** Δείκτες χρέους προς ίδια κεφάλαια 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια	1,519879587	1,036327807

**Διάγραμμα 9.10:** Δείκτης Χρέους προς ίδια κεφάλαια 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, καμία από τις δύο χώρες δεν παρουσιάζει δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια κάτω από 0,5 που είναι το υγιές.

Για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, ο δείκτης αυτός βρίσκεται κοντά στο 1,51 και σημαίνει ότι έχει μεγάλη έκθεση σε δανεισμό, καθώς το σύνολο των χρεών είναι 1,51 φορές μεγαλύτερο από τα ίδια κεφάλαια των εταιρειών του κλάδου. Για την Ιταλική Ακτοπλοΐα, ο δείκτης είναι λίγο μικρότερος στο 1,03 και σημαίνει ότι οι εταιρείες του κλάδου έχουν εκτεθεί σε δάνεια 1,03 φορές παραπάνω από τα ίδια κεφάλαια τους.

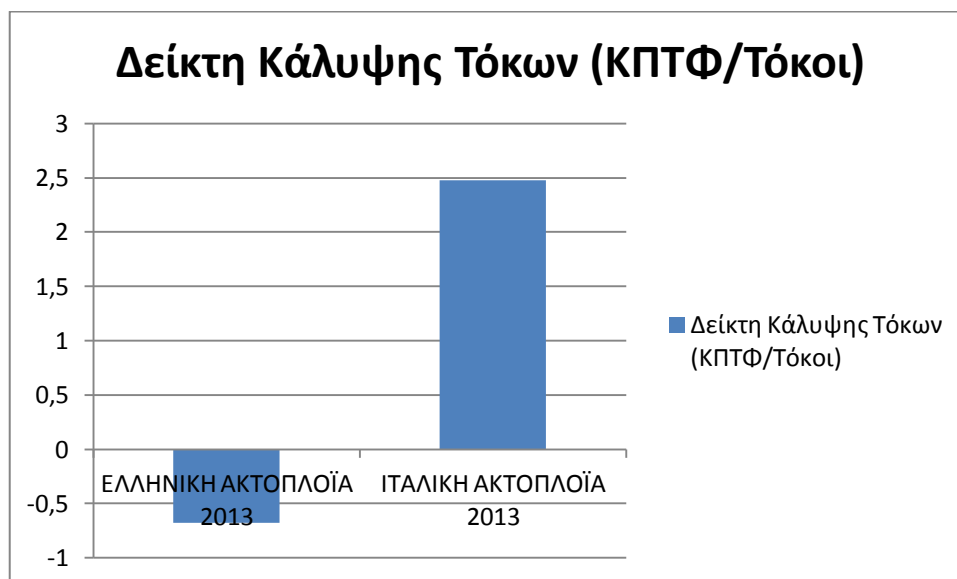
#### 9.2.2.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΚΩΝ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες κάλυψης τόκων και με τους δύο τρόπους για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.12:** Δείκτες κάλυψης τόκων 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτη Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ/Τόκοι)	-0,679492554	2,477740094

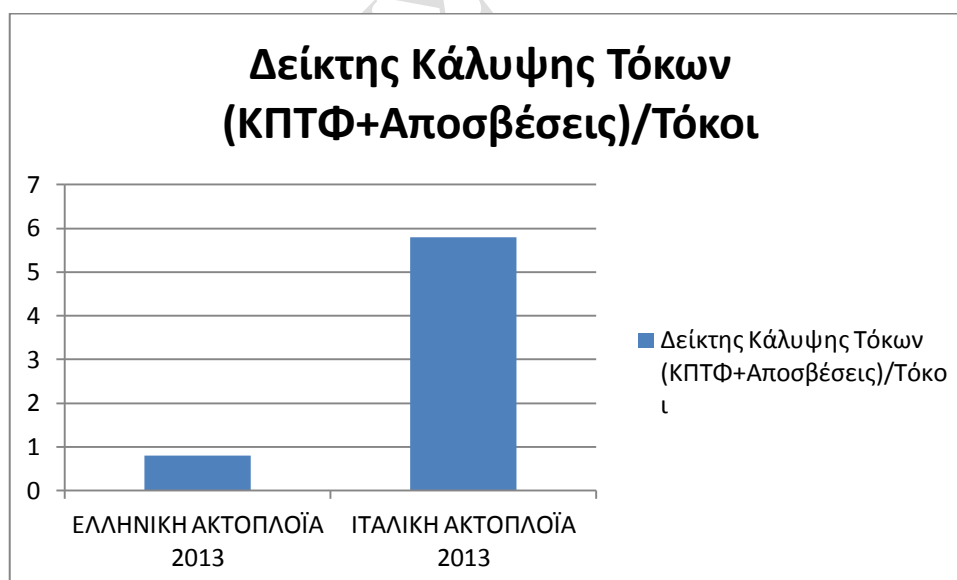
**Διάγραμμα 9.11:** Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ/Τόκοι) 2013



**Πίνακας 9.13:** Δείκτες κάλυψης τόκων με αποσβέσεις 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ+Αποσβέσεις)/Τόκοι	0,803265306	5,791223778

**Διάγραμμα 9.12:** Δείκτης Κάλυψης Τόκων (ΚΠΤΦ+Αποσβέσεις/ Τόκοι) 2013



Όπως φαίνεται στον πίνακα δείκτης κάλυψης τόκων με τον πρώτο τρόπο, η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει αρνητικό δείκτη κάλυψης τόκων και σημαίνει ότι οι εταιρείες του κλάδου παρουσίασαν ζημιές προ τόκων και φόρων. Αντίθετα, η Ιταλική Ακτοπλοΐα

παρουσιάζει πολύ καλό δείκτη κάλυψης τόκων καθώς τα κέρδη προ τόκων και φόρων επαρκούν για να καλύψουν τους χρεωστικούς τόκους του κλάδου 2,47 φορές.

Στον δεύτερο τρόπο υπολογισμού του δείκτη κάλυψης τόκων η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει βελτιωμένα αποτελέσματα, καθώς προσθέτοντας τις αποσβέσεις ο δείκτης γίνεται θετικός. Από τον πίνακα, φαίνεται ότι τα κέρδη προ τόκων και φόρων των εταιρειών του κλάδου επαρκούν για να καλύψουν τους τόκους των δανείων κατά 0,8 φορές.

Η Ιταλική Ακτοπλοΐα μετά την προσθήκη των αποσβέσεων αυξάνει ακόμα πιο πολύ τον δείκτη κάλυψης τόκων με αποτέλεσμα τα κέρδη προ τόκων και φόρων να καλύπτουν τους χρεωστικούς τόκους κατά περίπου 5,8 φορές.

### **9.2.3 ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ**

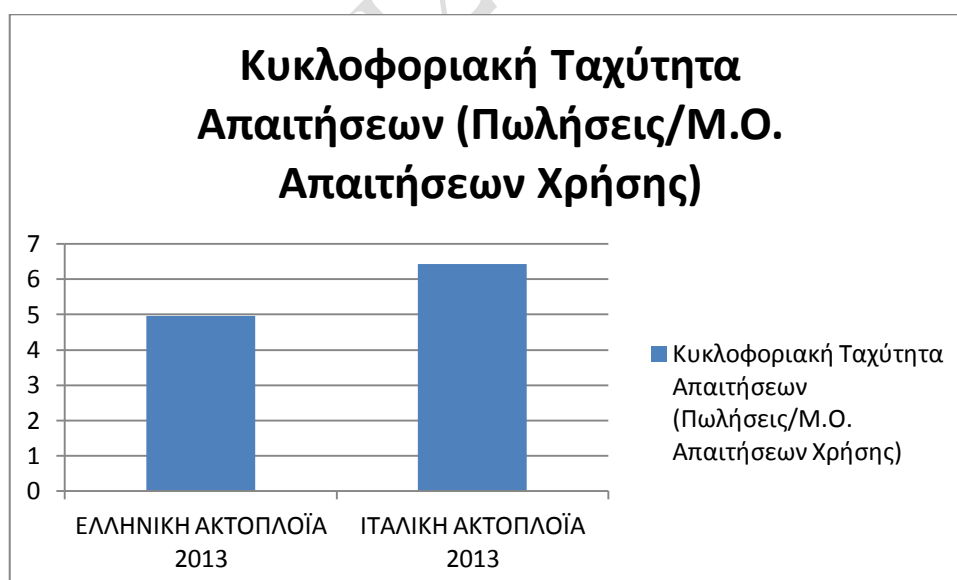
#### **9.2.3.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.14:** Δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων για το έτος 2013

	<b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013</b>	<b>ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013</b>
Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων (Πωλήσεις/Μ.Ο. Απαιτήσεων Χρήσης)	4,956935166	6,430446068

**Διάγραμμα 9.13:** Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων 2013





Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι χειρότερος από τον δείκτη της Ιταλικής.

Η Ελληνική Ακτοπλοΐα εισπράττει τις απαιτήσεις της 4,95 φορές το χρόνο ενώ η Ιταλική 6,43 φορές.

#### 9.2.3.2. ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες μέσης διάρκειας απαιτήσεων για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.15:** Δείκτες μέσης διάρκειας απαιτήσεων 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Μέση Διάρκεια Απαιτήσεων	72,6255212	55,98367457

**Διάγραμμα 9.14:** Δείκτης Μέσης Διάρκειας Απαιτήσεων 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, διαιρώντας το 360 με τον δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων, η μέση διάρκεια εισπραξης των απαιτήσεων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι περίπου 72 ημέρες ενώ για την Ιταλική ο δείκτης είναι πιο βελτιωμένος και εισπράττει τις απαιτήσεις της σε περίπου 56 ημέρες.

## 9.2.4 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ

### 9.2.4.1. ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΙΚΤΟΥ ΟΡΙΑΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες μεικτού οριακού κέρδους για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.16:** Δείκτες μεικτού οριακού κέρδους για 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
Μικτό Οριακό Κέρδος (Μικτό Κέρδος/Πωλήσεις)	0,089073729	0,125789692

**Διάγραμμα 9.15:** Δείκτης Μικτού Οριακού Κέρδους 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο δείκτης μεικτού οριακού κέρδους για την Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι πολύ χαμηλός με το μικτό κέρδος κοντά στο 8,9% επί των πωλήσεων της και δείχνει ότι δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγξει τα τρέχοντα έξοδά της πραγματοποιώντας υψηλά κέρδη. Αντίθετα, η Ιταλική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει καλύτερο δείκτη μεικτού οριακού κέρδους με το μικτό κέρδος να είναι περίπου το 12% επί των πωλήσεων, με αποτέλεσμα να μπορεί να διαχειριστεί καλύτερα τα τρέχοντα έξοδα της και να πραγματοποιεί κέρδη.

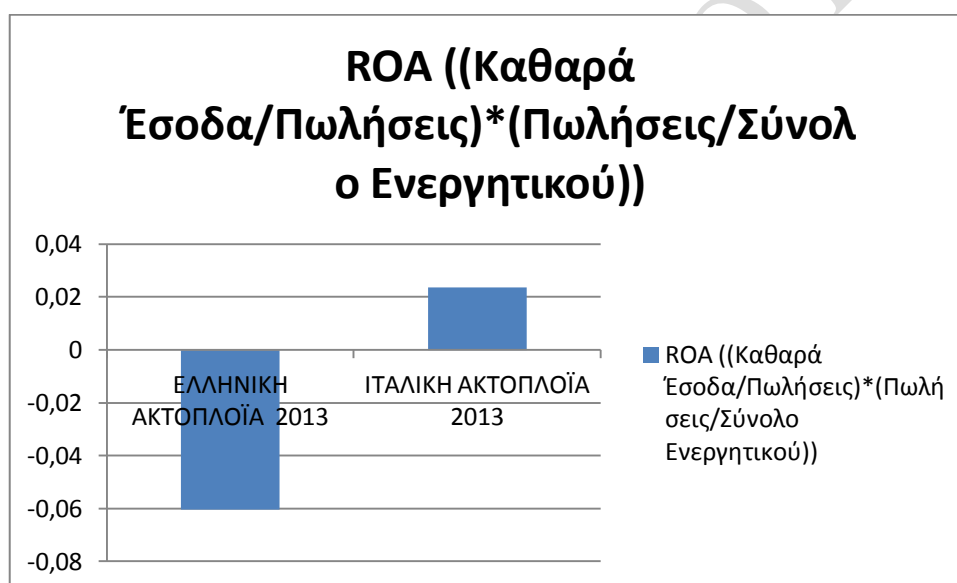
#### 9.2.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA)

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες αποδοτικότητας ενεργητικού για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.17:** Δείκτες αποδοτικότητας ενεργητικού 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
ROA ((Καθαρά Έσοδα/Πωλήσεις)*(Πωλήσεις/Σύνολο Ενεργητικού))	-0,060317482	0,023652118

**Διάγραμμα 9.16:** Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο δείκτης ROA για την Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι αρνητικός. Αυτό δείχνει αδυναμία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας να αξιοποιήσει κατάλληλα τα στοιχεία του ενεργητικού της για να επιτύχει καθαρά κέρδη και φαίνεται ότι υπάρχει σοβαρό πρόβλημα όσον αφορά τις διοικήσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου. Από την άλλη πλευρά, η Ιταλική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει θετικό δείκτη ROA, που σημαίνει ότι οι διοικήσεις των εταιρειών αξιοποιούν τα στοιχεία του ενεργητικού με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να επιτυγχάνονται καθαρά κέρδη.

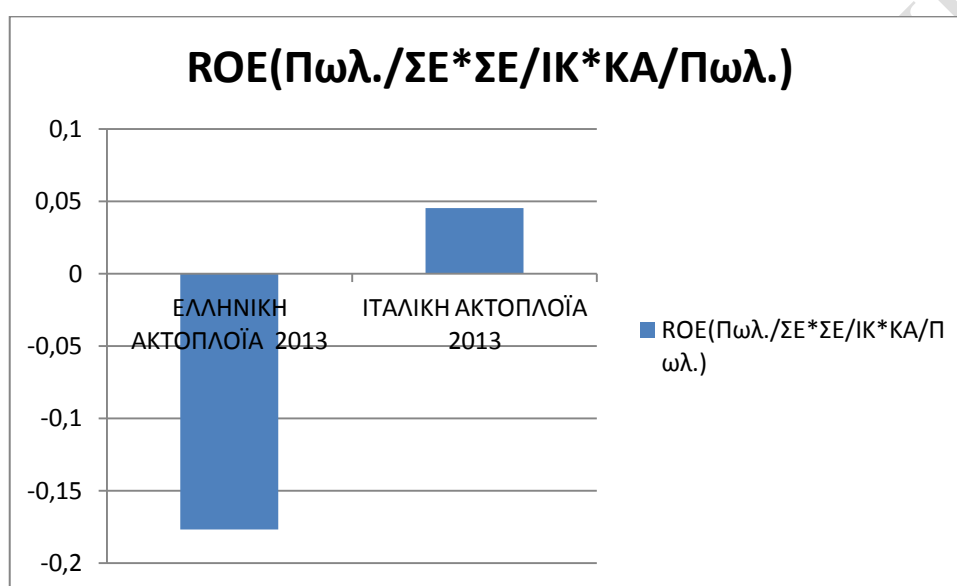
#### 9.2.4.3 . ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE)

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας οι δείκτες αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για το έτος 2013 διαμορφώνονται ως εξής :

**Πίνακας 9.18:** Δείκτες αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
ROE(Πωλ./ΣΕ*ΣΕ/ΙΚ*ΚΑ/Πωλ.)	-0,176859507	0,045219383

**Διάγραμμα 9.17:** Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2013



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο δείκτης ROE της Ελληνικής Ακτοπλοΐας βρίσκεται αρκετά κάτω από το μηδέν και φαίνεται ότι οι διοικήσεις των εταιρειών δεν μπορούν να αξιοποιήσουν κατάλληλα τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας για να επιτύχουν καθαρά κέρδη. Σε αντίθεση η Ιταλική Ακτοπλοΐα, όπως και με τον δείκτη ROA, παρουσιάζει θετικό δείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων. Αυτό δείχνει ότι οι διοικήσεις των εταιρειών έχουν αξιοποιήσει κατάλληλα τα ίδια κεφάλαια και έχουν επιτύχει καθαρά κέρδη.

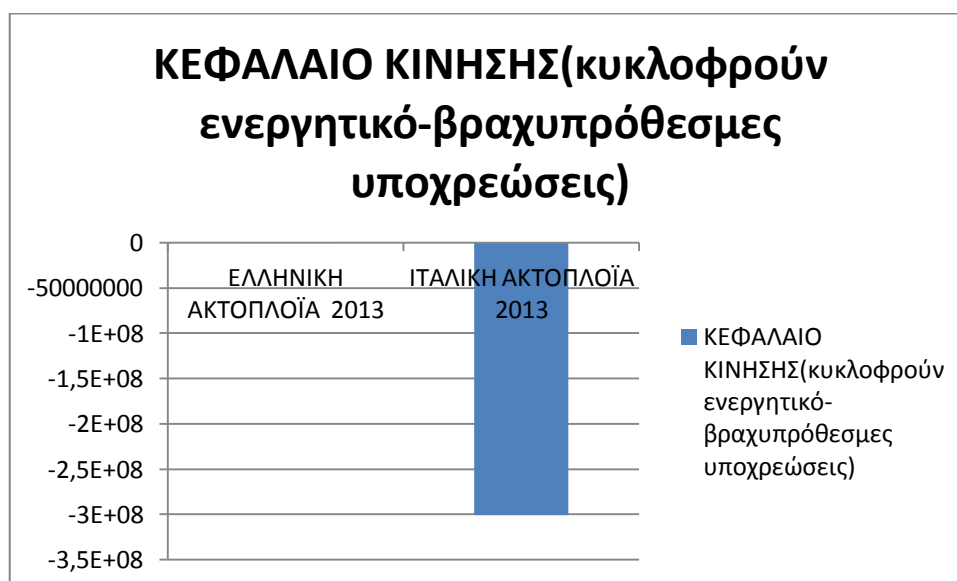
#### 9.2.5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

Με βάση τα στοιχεία από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της κάθε χώρας το κεφάλαιο κίνησης για το έτος 2013 διαμορφώνεται ως εξής :

**Πίνακας 9.19:** Κεφάλαιο κίνησης 2013

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013	ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ 2013
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ(κυκλοφορούν ενεργητικό-βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις)	-705128	-300648715

**Διάγραμμα 9.18:** Κεφάλαιο Κίνησης 2013



Το κεφάλαιο κίνησης αποτελεί μια ξεχωριστή ένδειξη για τη ρευστότητα μιας εταιρείας. Η διαφορά ανάμεσα στο κυκλοφορούν ενεργητικό και τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις δείχνει το ποσό που είναι διαθέσιμο ώστε να ανταποκριθεί στις έκτακτες και λειτουργικές ανάγκες της εταιρείας.

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, τόσο η Ελληνική όσο και η Ιταλική Ακτοπλοΐα έχουν αρνητικό κεφάλαιο κίνησης. Αυτό αποτελεί ένδειξη ότι οι εταιρείες των δύο χωρών παρουσιάζουν σοβαρό πρόβλημα ρευστότητας, καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι πολύ μεγαλύτερες από το κυκλοφορούν ενεργητικό.

Ωστόσο, η Ελληνική Ακτοπλοΐα παρουσιάζει πιο βελτιωμένο κεφάλαιο κίνησης, ενώ της Ιταλικής βρίσκεται αρκετά κάτω από το μηδέν.

### 9.2.6. TO Z-SCORE

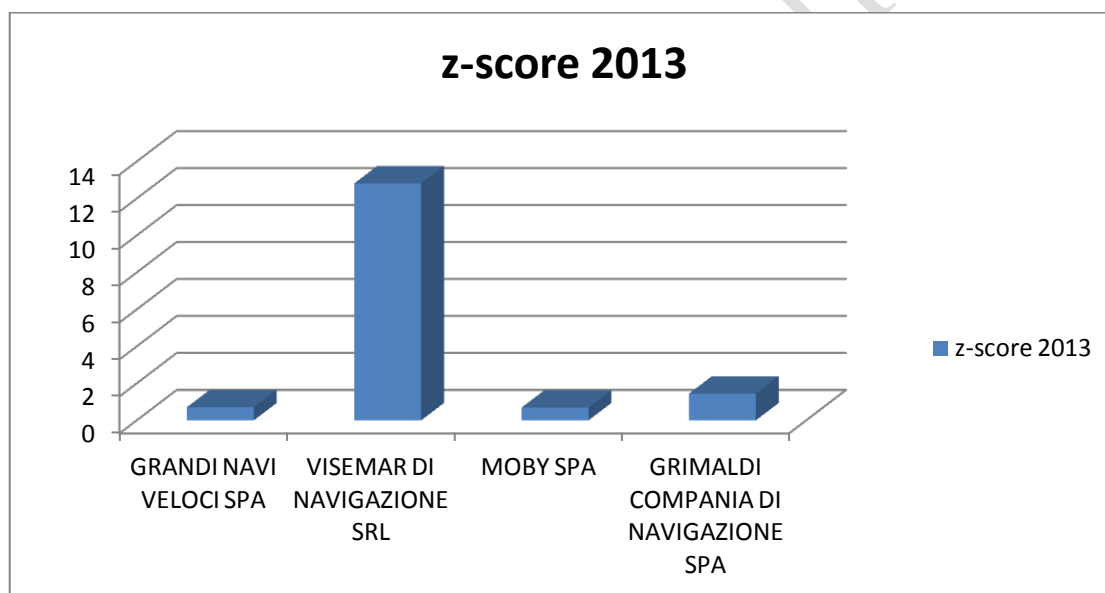
Στο z-score δεν ήταν δυνατό να γίνει σύγκριση μεταξύ της Ελληνικής και της Ιταλικής Ακτοπλοΐας και για το λόγο αυτό παρουσιάζονται τα z-score των τεσσάρων Ιταλικών εταιρειών ξεχωριστά.

Με βάση τα στοιχεία από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών το z-score διαμορφώνεται ως εξής:

**Πίνακας 9.20:** Z-score των τεσσάρων Ιταλικών εταιρειών 2013

	GRANDI NAVI VELOCI SPA	VIEMAR DI NAVIGAZIONE SRL	MOBY SPA	GRIMALDI COMPANIA DI NAVIGAZIONE SPA
z-score 2013	0,711765047	12,81782994	0,691744971	1,44301072

**Διάγραμμα 9.19:** Z-SCORE Ιταλικές εταιρείες 2013



Όπως φαίνεται από τον πίνακα, η εταιρεία VIEMAR DI NAVIGAZIONE SRL παρουσιάζει πολύ υψηλό z-score, πολύ πιο πάνω από το 2,67. Αυτό σημαίνει ότι πρόκειται για μία υγιή επιχείρηση που δεν διατρέχει κίνδυνο χρεοκοπίας. Ακολουθεί η εταιρεία Grimaldi Compagnia di Navigazione Spa, με δείκτη 1,44 που είναι χαμηλός δείκτης και υπάρχει ο κίνδυνος της χρεοκοπίας, ωστόσο ο δείκτης είναι υψηλότερος από τον δείκτη των δύο άλλων εταιρειών. Οι εταιρείες Grandi Navi Veloci Spa και Moby Spa έχουν χαμηλούς δείκτες κοντά στο 0,70 και φαίνεται ότι αντιμετωπίζουν σοβαρό κίνδυνο χρεοκοπίας.

Ωστόσο, συγκρίνοντας τα z-score των ελληνικών εταιρειών διαπιστώνεται ότι οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες παρουσιάζουν αρνητικούς δείκτες για το 2013 άρα παρατηρείται για ακόμη μία φορά οι Ιταλικές εταιρείες είναι σε καλύτερη οικονομική κατάσταση από τις Ελληνικές.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **10.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η Ελληνική Ναυτιλία κατέχει από τις πρώτες θέσεις παγκόσμια με σημαντικά άμεσα οφέλη για τη χώρα. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα αποτελεί έναν από τους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας με σημαντική συνεισφορά στο ΑΕΠ τόσο άμεσα όσο και έμμεσα, καθώς είναι άρρηκτα συνδεδεμένη και με τον κλάδο του τουρισμού που αποτελεί μοχλό της οικονομίας. Ιδιαίτερη, όμως, θέση κατέχει τόσο στην Ευρώπη όσο και παγκόσμια.

Η ιστορία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας ξεκινάει πριν από περίπου 160 χρόνια και μόλις το 2002 απελευθερώθηκε η αγορά με την άρση του καμποτάζ. Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ακτοπλοΐας ήταν ο ολιγοπωλιακός χαρακτήρας με έντονα τα στοιχεία του κρατικού παρεμβατισμού. Αυτό είχε και θετικές αλλά και αρνητικές επιδράσεις στον κλάδο. Ο έντονος κρατικός παρεμβατισμός είχε ως αποτέλεσμα να μην επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός του κλάδου και η βελτίωση των υπηρεσιών μέσα από την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, η παρέμβαση του κράτους εξασφάλιζε την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών αλλά και την διαμόρφωση της τιμής του εισιτηρίου με σκοπό την προστασία των επιβατών.

Το 2002, ύστερα από την ανάγκη εκσυγχρονισμού αλλά και ανάπτυξης της ακτοπλοΐας μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο κλάδος εναρμονίστηκε με την κοινοτική οδηγία του 1992 για την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς αλλά λόγω των δυσκολιών της Ελληνικής αγοράς η πλήρης απελευθέρωση ολοκληρώθηκε το 2006. Το γεγονός αυτό δημιούργησε νέα δεδομένα και προκλήσεις στον κλάδο της ακτοπλοΐας με την είσοδο νέων ανταγωνιστών από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμα και σήμερα όμως, το Υπουργείο Ναυτιλίας εξακολουθεί να παρεμβαίνει όσον αφορά τη δρομολόγηση των άγονων γραμμών και την τιμή του εισιτηρίου καθορίζοντας την τιμή της οικονομικής θέσης αλλά και με τον καθορισμό εκπτώσεων για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου ήταν επιβαρυνμένη για πολλά χρόνια με ανταποδοτικά τέλη τα οποία καταργήθηκαν πρόσφατα. Η αύξηση του συντελεστή ΦΠΑ είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Ωστόσο, οι εταιρείες ακολουθούν πολιτικές προσφορών και επιβράβευσης της πιστότητας των πελατών τους, παρέχοντας εισιτήρια σε οικονομικές τιμές.

Όσον αφορά το φορολογικό καθεστώς, η ακτοπλοΐα υπόκειται στη φορολόγηση με βάση τη χωρητικότητα όπως και στην εμπορική ακτοπλοΐα.

Η εποχικότητα αποτελεί επίσης χαρακτηριστικό της Ελληνικής ακτοπλοΐας καθώς κατά τους χειμερινούς μήνες παρουσιάζεται χαμηλή επιβατική κίνηση και υπερβάλλουσα χωρητικότητα και είναι ένα πρόβλημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ένα επιπλέον χαρακτηριστικό της Ελληνικής ακτοπλοΐας που διατηρείται μέχρι σήμερα είναι ο ολιγοπωλιακός χαρακτήρας της, καθώς μόνο τέσσερις

μεγάλες εταιρείες κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς και εξυπηρετούν σχεδόν το σύνολο της νησιωτικής χώρας.

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης, η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, η HELLENIC SEAWAYS και η Μινωικές Γραμμές αποτελούν τις εταιρείες με τον μεγαλύτερο κύκλο εργασιών, ωστόσο τα τελευταία χρόνια παρουσίασαν δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα επηρεασμένες από την ύφεση που βρίσκεται η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Από το 2009 και μετά με την είσοδο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου στην Ελλάδα το οικονομικό κλίμα επιδεινώθηκε σημαντικά με άμεσες επιπτώσεις στα εισοδήματα των πολιτών. Παράλληλα με την κακή οικονομική κατάσταση της χώρας, οι εξελίξεις και σε παγκόσμιο επίπεδο δεν άφησαν ανεπηρέαστη την Ελληνική Ακτοπλοΐα με πιο σημαντική την επίδραση της αύξησης των τιμών των καυσίμων που άγγιξε και το 30%. Το 2011 και 2012 η επιβατική κίνηση σημείωσε σημαντική πτώση ξεπερνώντας το 11% με μικρή σταθεροποίηση το 2013.

Όπως συμπεραίνεται από την ανάλυση των αριθμοδεικτών που προηγήθηκε, οι τέσσερις εταιρείες παρουσιάζουν έντονα προβλήματα ρευστότητας, βασιζόμενες σε μεγάλο βαθμό στον δανεισμό που ξεπερνά κατά πολύ το μετοχικό τους κεφάλαιο. Χαρακτηριστικό είναι ότι στις δύο από τις τέσσερις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες η Τράπεζα Πειραιώς αποτελεί βασικό μέτοχο. Ο υψηλός δανεισμός σε συνδυασμό με την αδυναμία των εταιρειών να ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις, δεν τους αφήνει περιθώρια για ευελιξία και νέες επενδύσεις που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη του κλάδου.

Ο δείκτης μικτού οριακού κέρδους που δείχνει το ποσοστό των μικτών κερδών σε σχέση με τις πωλήσεις παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις στη διάρκεια της πενταετίας με την εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ GROUP να παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη το 2014 φτάνοντας το 19% επί των πωλήσεων της.

Συνοψίζοντας την ανάλυση των δεικτών αποδοτικότητας των τεσσάρων εταιρειών φαίνεται η αδυναμία των διαχειριστών τους να αξιοποιήσουν κατάλληλα τόσο τα στοιχεία του ενεργητικού όσο και τα ίδια κεφάλαια έτσι ώστε να επιτύχουν καθαρά κέρδη με μία μόνο μικρή ανάκαμψη το 2014.

Επίσης, όπως φαίνεται από την ανάλυση του Z-SCORE, οι πιθανότητες χρεοκοπίας για όλες τις ελληνικές εταιρείες είναι αρκετά υψηλές και δείχνει την άμεση ανάγκη για ενίσχυση της ρευστότητας και αύξηση των εσόδων τους.

Τα άσχημα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών και η ανάγκη βελτίωσης τους μέσα από τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, η συνεχιζόμενη ύφεση που επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την επιβατική κίνηση καθώς μείωσε κατά πολύ το μέσο εισόδημα των επιβατών και ο ολοένα και μεγαλύτερος ανταγωνισμός ειδικά στην περιοχή της Αδριατικής, οδήγησαν στην δημιουργία κοινοπραξιών μεταξύ των εταιρειών με την πραγματοποίηση συνδυασμένων δρομολογίων τόσο στην περιοχή του Αιγαίου όσο και της Αδριατικής.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα δραστηριοποιείται σε ένα έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον και έχει κύριο ανταγωνιστή στην περιοχή της Αδριατικής την Ιταλική Ακτοπλοΐα. Για το λόγο αυτό πραγματοποιήθηκε η σύγκριση ανάμεσα τους βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες του



κλάδου της Ελληνικής και Ιταλικής Ακτοπλοΐας. Η Ιταλία όπως και η Ελλάδα είναι δύο χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επηρεάστηκαν σημαντικά από την οικονομική ύφεση, με την Ιταλία να παρουσιάζει τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης.

Μια πολύ σημαντική διαφορά ανάμεσα στις εταιρείες των δύο χώρων είναι το γεγονός ότι οι Ιταλικές εταιρείες δεν είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο, με αποτέλεσμα οι ελληνικές εταιρείες, εκτός από τη Hellenic Seaways, να εξασφαλίζουν ευκολότερα κέρδη από την αγοραπωλησία των μετοχών αλλά να μην υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία στις αποφάσεις τους όπως συμβαίνει με τις Ιταλικές εταιρείες. Για το 2013, η Ιταλική Ακτοπλοΐα παρουσίασε καλύτερους χρηματοοικονομικούς δείκτες από την Ελληνική Ακτοπλοΐα. Οι Ιταλικές εταιρείες φαίνεται ότι δεν παρουσιάζουν σημαντικό πρόβλημα ρευστότητας αν και βασίζονται και αυτές στον τραπεζικό δανεισμό σε ποσοστό όμως μικρότερο από τις Ελληνικές εταιρείες. Επίσης, αν και οι πιθανότητες χρεοκοπίας είναι ορατές και για τις Ιταλικές εταιρείες, το Z-SCORE κυμαίνεται σε πολύ καλύτερα επίπεδα από τις Ελληνικές εταιρείες.

Συμπερασματικά, η Ελληνική Ακτοπλοΐα λειτουργώντας μέσα σε ένα άκρος ανταγωνιστικό περιβάλλον, που ενισχύθηκε από την άρση του καμποτάζ, διαθέτει κάποια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και να συμβάλλουν στην περαιτέρω ανάπτυξή της. Η ανάλυση SWOT δείχνει πως η ελληνική ακτοπλοΐα έχει σημαντικές δυνάμεις που συνθέτουν τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα και λειτουργεί και σε ένα περιβάλλον όπου παρουσιάζονται ευκαιρίες τις οποίες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν. Από την άλλη πλευρά, η ελληνική ακτοπλοΐα έρχεται αντιμέτωπη με τις χρόνιες αδυναμίες του κλάδου αλλά και τις απειλές του ασταθούς εξωτερικού περιβάλλοντος.

## 10.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Οι πρώτες ενδείξεις για την πορεία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας το επόμενο χρονικό διάστημα είναι πολύ θετικές. Τα αποτελέσματα εννιαμήνου των βασικότερων εταιρειών για το 2015 είναι εξαιρετικά βελτιωμένα σε σύγκριση με τα αποτελέσματα του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος το 2014. Κατά τη διάρκεια του 2015 συνέβησαν σημαντικά γεγονότα τα οποία επηρέασαν τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών. Η επιβολή ελέγχων στην κίνηση των κεφαλαίων στις τράπεζες (CAPITAL CONTROL) σε μια περίοδο με υψηλή ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες επηρέασαν τα έσοδα των εταιρειών. Παράλληλα, όμως, οι προσφυγικές ροές στα νησιά του Αιγαίου και οι έκτακτες δρομολογήσεις πλοίων στις γραμμές αυτές ενίσχυσαν τα έσοδα των εταιρειών.<sup>1</sup>

Σύμφωνα με τις εκθέσεις των εταιρειών, στην επίτευξη αυτών των αποτελεσμάτων συντέλεσε η πτώση της τιμής του πετρελαίου και οι έκτακτες ναυλώσεις. Οι προβλέψεις για την τιμή του πετρελαίου για το 2016 είναι εξαιρετικά ευοίωνες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα καθώς τα καύσιμα αποτελούν το σημαντικότερο στοιχείο του λειτουργικού κόστους των εταιρειών. Η διεθνής τράπεζα Morgan Stanley προβλέπει ότι η αυξημένη προσφορά και η μειωμένη ζήτηση στην αγορά του πετρελαίου θα συνεχιστεί το επόμενο χρονικό διάστημα με αποτέλεσμα να υπάρχει πιθανότητα να φτάσει ακόμα και τα 20 δολάρια το βαρέλι.<sup>2</sup>

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πορεία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την πορεία του Ελληνικού Τουρισμού. Οι προβλέψεις για την πορεία του ελληνικού τουρισμού είναι εξίσου ευοίωνες με τις προβλέψεις για την τιμή του πετρελαίου. Σύμφωνα με τις μέχρι τώρα προβλέψεις, αναμένεται να επισκεφτούν την Ελλάδα 2 εκατομμύρια επιπλέον τουρίστες κυρίως από τη Ρωσία και τη Γερμανία.<sup>3</sup>

Ακόμα, προβλέπονται αναδιαρθρώσεις στον στις εταιρείες του κλάδου καθώς ο Ιταλός εφοπλιστής Emmanuele Grimaldi, που ελέγχει την εταιρεία MINOAN LINES, προτίθεται να αγοράσει το ποσοστό που διαθέτει η τράπεζα Πειραιώς στην εταιρεία Hellenic Seaways που αγγίζει το 40% των μετοχών εάν η τιμή θεωρηθεί ικανοποιητική. Στην περίπτωση όπου ο όμιλος Grimaldi αποκτήσει τον έλεγχο των μετοχών της Hellenic Seaways θα ενισχυθεί το ολιγοπωλιακό καθεστώς του ακτοπλοϊκού κλάδου.

Η εταιρεία ANEK LINES επέστρεψε στην κερδοφορία μετά από πολλά χρόνια. Τα καθαρά κέρδη διαμορφώθηκαν σε 2,4 εκατομμύρια ευρώ ενώ το 2014 είχαν διαμορφωθεί ζημιές 11 εκατομμύρια ευρώ.<sup>4</sup> Η εταιρεία ATTICA GROUP το ίδιο χρονικό διάστημα το 2015 παρουσίασε καθαρά κέρδη της τάξης των 34.495 εκατομμυρίων ευρώ ενώ το 2014 είχαν διαμορφωθεί στα 6.114 εκατομμύρια ευρώ.<sup>5</sup> Η εταιρεία MINOAN LINES παρουσίασε κέρδη 17.593 εκατομμύρια ευρώ ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα το 2014 είχε καθαρά κέρδη 2.163

<sup>1</sup> ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ, Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2015

<sup>2</sup> <http://oilprice.com/Energy/Oil-Prices/Morgan-Stanley-Joins-The-20-Oil-Club.html>

<sup>3</sup> <http://greecechinabusiness.com/en/new-record-in-the-Greek-tourism-is-forecasted-for-2016>

<sup>4</sup> ANEK LINES, Δελτίο τύπου, Οικονομικά Αποτελέσματα εννιαμήνου 2015

<sup>5</sup> ATTICA GROUP, Ενδιάμεσες Οικονομικές Καταστάσεις για την περίοδο 01/01/2015-30/09/2015

εκατομμύρια ευρώ.<sup>1</sup> Η εταιρεία Hellenic Seaways δεν δημοσιεύει ενδιάμεσες οικονομικές καταστάσεις καθώς δεν είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

---

<sup>1</sup> MINOAN LINES, Ενδιάμεσες συνοπτικές ατομικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της περιόδου 01/01/2015-30/09/2015

### **10.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Στην ανάλυση SWOT που προηγήθηκε παρουσιάστηκαν οι κυριότερες αδυναμίες και απειλές που αντιμετωπίζει ο κλάδος της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Με βάση αυτήν την ανάλυση ακολουθούν κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση του κλάδου:

- Καλύτερη διαχείριση της ρευστότητας από τις εταιρείες με στόχο την καλύτερη ανταπόκριση στις δανειακές υποχρεώσεις τους. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να μπορούν να πετυχαίνουν ευνοϊκότερους όρους στις συμφωνίες με τις τράπεζες και να εξασφαλίζουν συνεχώς δανεισμό.
- Η δρομολογιακή περίοδος να διαρκεί λιγότερο από 12 μήνες έτσι ώστε να αξιολογούνται συνεχώς οι δρομολογιακές ανάγκες και η καταλληλότητα των πλοίων.
- Ενίσχυση των συνεργασιών και κοινοπραξιών μεταξύ των εταιρειών για την καλύτερη διαμόρφωση των δρομολογίων και μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Καλύτερος σχεδιασμός των δρομολογίων με τη δημιουργία κόμβων στα νησιά έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι άγονες γραμμές έγκαιρα και με τα κατάλληλα πλοία.
- Μεγαλύτερη ευελιξία στην τιμή των εισιτηρίων ειδικότερα στις περιόδους όπου υπάρχει χαμηλή επιβατική κίνηση.
- Σταδιακή είσοδος του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στα πλοία της ακτοπλοΐας με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και τη μείωση του κόστους καυσίμων.
- Κατά τους χειμερινούς μήνες, τα πλοία που βρίσκονται σε ακινησία να ναυλώνονται σε ξένες χώρες έτσι ώστε οι εταιρείες να εξασφαλίζουν έσοδα για όλη τη διάρκεια του χρόνου.
- Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα μπορούσαν να δραστηριοποιούνται και στην εμπορική ναυτιλία των τακτικών γραμμών, διαθέτοντας διαφοροποιημένο στόλο, έτσι ώστε στις περιόδους όπου η επιβατική κίνηση είναι χαμηλή να εξασφαλίζουν ναύλους.
- Ευκολότερη είσοδος στην ακτοπλοϊκή αγορά νέων εταιρειών με στόχο τη σταδιακή μείωση του ολιγοπωλιακού καθεστώτος και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί η ανάγκη για βελτίωση της κατάστασης των λιμένων αλλά και η αύξηση του ποσού των κρατικών επιδοτήσεων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών που ανήκουν στις άγονες γραμμές, ωστόσο στην παρούσα οικονομική κατάσταση η κρατική χρηματοδότηση είναι ελάχιστη.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **1. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ- ΑΡΘΡΑ**

- Σ. Θεοδωρόπουλος, Μ.Β.Λεκάκου, Α.Α. Πάλλης, «ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ», Εκδόσεις Τυπωθήτω-Γεώργιος Δαρδάνος, Α' Έκδοση, 2006
- Γ.Π. Βλάχος, «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, Δεκέμβριος 2011
- Χαρίλαος Ν. Ψαράντης, ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ, το πρώτο σειράς 2 άρθρων, Αθήνα, 2004
- Εγκύκλιος του Υπουργείου Ναυτιλίας, 3324.1/01/13,15 Ιουλίου 2013
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 145, Νόμος 2932/2001, 27 Ιουνίου 2001
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 570, Νόμος 3321/2002, 8 Μαΐου 2002
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 137, Νόμος 3878/2011, 16 Ιουνίου 2011
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 80, Νόμος 4334/2015, 16 Ιουλίου 2015
- Προεδρικό Διάταγμα 684/76
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 77, Νόμος 27/1975, 22 Απριλίου 1975
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 287, Νόμος 4223/2013, 31 Δεκεμβρίου 2013
- ΦΕΚ, Αρ. Φύλλου 94, Νόμος 4336/2015, 14 Αυγούστου 2015

### **2. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ**

- Μελέτη IOBE, « Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές», Ιανουάριος 2013
- Boston Consulting Group, «Η εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία», Οκτώβριος 2013
- Μελέτη IOBE ,Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, 2014
- Μελέτη IOBE, Η Επίδραση του Τουρισμού στην Ελληνική Οικονομία, Σεπτέμβριος 2012
- ΧRTC ,14<sup>η</sup> Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2015, « Τελικά ο Γιαλός είναι στραβός» , Ιούλιος 2015
- ΧRTC ,Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2009-2010), «Δύσκολες Κινήσεις εντός Ναρκοπεδίου» , Ιούλιος 2010
- ΧRTC ,Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012), «Επείγον γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας» , Αύγουστος 2012
- ΧRTC, Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2012-2013), «Στον πάτο βρίσκονται τα μαργαριτάρια», Αύγουστος 2013
- ΧRTC, Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2014, « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης», Αύγουστος 2014
- ΕΕΑ, Προτάσεις για Ανταγωνιστική και Βιώσιμη Ακτοπλοΐα, Πειραιάς, 10.09 2008

- Ομάδα εργασίας για την Ακτοπλοΐα Ε.Ε.ΣΥ.Μ - Σ.Ε.Ε.Ν - Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε, « Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των Ελληνικών νησιών, Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις», Πειραιάς, Φεβρουάριος 2014
- Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, Ε.Σαμπράκος, «Διεύρυνση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψη της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις», Ερευνητικό Πρόγραμμα, Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2010
- Μότση Μανιόλα, Επιβλέπων Καθηγητής Γ. Βλάχος, «Έρευνα για τις θεσμικές & οικονομικές εξελίξεις στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία "PASSENGER SHIPPING" (Περίοδος 2002-2012) & Δυνατότητες για ένα νέο ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο» , Πανεπιστήμιο Πειραιά, Ιούλιος 2013
- Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις ANEK LINES, 2010-2014
- Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις ATTICA GROUP, 2010-2014
- Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις MINOAN LINES, 2010-2014
- Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις HELLENIC SEAWAYS, 2010-2014

### 3. ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Κωστόπουλος Π., Μυστίδης Ν. «Ρύθμιση και ανταγωνισμός στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, Θεωρία και Πολιτική του Ανταγωνισμού και της Εποπτείας των Δικτύων» Τμήμα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών, 16/06/2015
- Λάμπρου Δήμητρα, «Κλαδική Μελέτη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013
- Κ. Τσιόδουλος, « Υποδείγματα μέτρησης του Πιστωτικού Κινδύνου: Η περίπτωση των Ελληνικών επιχειρήσεων», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2008

### 4. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- [www.helmepa.gr](http://www.helmepa.gr)
- <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>
- [museum.yen.gr/History.htm](http://museum.yen.gr/History.htm)
- [www.theseanation.gr/ακτοπλοΐα/αναλύσεις- έρευνες /18648 -η- ελληνική- ακτοπλοΐα- μέσα -στην- κρίση- 2008-2011](http://www.theseanation.gr/ακτοπλοΐα/αναλύσεις- έρευνες /18648 -η- ελληνική- ακτοπλοΐα- μέσα -στην- κρίση- 2008-2011)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- <http://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/vasika-megethi-tou-ellinikoy-tourismoy/?year=2013>
- <http://www.goldmansachs.com/our-thinking/podcasts/episodes/9-17-2015-jeff-currie.html>
- [http://www.streetinsider.com/Credit+Ratings/UPDATE%3A+S%26P+Upgrades+Greece+to+CCC%2B%3B+Outlook+to+Stable+\(GREK\)/10738971.html](http://www.streetinsider.com/Credit+Ratings/UPDATE%3A+S%26P+Upgrades+Greece+to+CCC%2B%3B+Outlook+to+Stable+(GREK)/10738971.html)
- <http://archipelago-Ing.eu/Project/Activities.html>
- <http://world.bymap.org/Coastlines.html>

- [www.e-kriti.gr/κρήτη/μινωικές-γραμμές-σαράντα-χρόνια-ιστορία](http://www.e-kriti.gr/κρήτη/μινωικές-γραμμές-σαράντα-χρόνια-ιστορία)
- <http://www.focus-economics.com/countries/italy>
- [Wikipedia \(τελευταία επίσκεψη 30/01/2016\)](#)
- <http://greecechinabusiness.com/en/new-record-in-the-Greek-tourism-is-forecasted-for-2016>
- <http://oilprice.com/Energy/Oil-Prices/Morgan-Stanley-Joins-The-20-Oil-Club.html>
- [www.anek.gr](http://www.anek.gr)
- [www.minoanlines.gr](http://www.minoanlines.gr)
- <https://hellenicseaways.gr>
- [www.attica-group.com](http://www.attica-group.com)
- [www.bluestarferries.com](http://www.bluestarferries.com)
- [www.superfast.com](http://www.superfast.com)
- [www.mobylines.com](http://www.mobylines.com)
- [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com)
- [www.gnv.it](http://www.gnv.it)

#### 5. ΞΕΝΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ

- Oxford economics, «The economic value of the EU shipping industry», April 2014
- UNCTAD ,Review of Maritime Transport 2015

#### 6. ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Σημειώσεις του Μαθήματος Οικονομική Μοντελοποίηση, « Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Δεικτών με εφαρμογή στην περίπτωση της Costamare Inc» Διδάσκων Ε. Θαλασσινός, Π.Μ.Σ στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2015
- Οι οικονομικές καταστάσεις για των Ιταλικών εταιρειών προήλθαν από ιστοσελίδα βάσης δεδομένων που υπάρχει στην Ιταλία.
- Τα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή προήλθαν ύστερα από αίτηση στο portal της Υπηρεσίας(<http://www.statistics.gr/statistical-data-request>)

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

## ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ID: 115009653

16/04/2015

---

VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL

### **VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL**

Sede in VIA CAVOUR, 60 BARI BA  
Codice Fiscale 06538740728 - Rea BA 492917  
P.I.: 06538740728  
Capitale Sociale Euro 50000 i.v.  
Forma giuridica: SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA

**Bilancio al 31/12/2013**  
Gli importi presenti sono espressi in Euro

---

Bilancio al 31/12/2013

Pag. 1 di 9

Generato automaticamente - Conforme alla tassonomia itcc-ci-2011-01-04

Archivio ufficiale delle C.C.I.A.A.

Pag 1 di 9

---



**Stato patrimoniale**

	2013-12-31	2012-12-31
<b>Attivo</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
Parte richiamata	-	-
Parte da richiamare	-	-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	-	-
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
1) costi di impianto e di ampliamento	-	-
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	-	-
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	-	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.400	0
5) avviamento	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti	-	-
7) altre	1.120	170
Totale immobilizzazioni immateriali	3.520	170
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	-	-
2) impianti e macchinario	2.320	3.656
3) attrezzature industriali e commerciali	4.241	8.103
4) altri beni	32.548.192	36.013.529
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	-	-
Totale immobilizzazioni materiali	32.554.753	36.025.288
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) imprese controllanti	-	-
d) altre imprese	-	-
Totale partecipazioni	-	-
2) crediti		
a) verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese controllate	-	-
b) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese collegate	-	-
c) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso controllanti	-	-
d) verso altri		

	esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
	Totale crediti verso altri	-	-
	Totale crediti	-	-
3)	altri titoli	-	-
4)	azioni proprie	-	-
	azioni proprie, valore nominale complessivo (per memoria)	-	-
	Totale immobilizzazioni finanziarie	-	-
	Totale immobilizzazioni (B)	32.558.273	36.025.458
<b>C) Attivo circolante</b>			
<b>I - Rimanenze</b>			
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	-	-
2)	prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3)	lavori in corso su ordinazione	-	-
4)	prodotti finiti e merci	0	340.198
5)	acconti	-	-
	Totale rimanenze	0	340.198
<b>II - Crediti</b>			
1)	verso clienti		
	esigibili entro l'esercizio successivo	2.868.029	3.571.510
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
	Totale crediti verso clienti	2.868.029	3.571.510
2)	verso imprese controllate		
	esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
	Totale crediti verso imprese controllate	-	-
3)	verso imprese collegate		
	esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
	Totale crediti verso imprese collegate	-	-
4)	verso controllanti		
	esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
	Totale crediti verso controllanti	-	-
4-bis)	crediti tributari		
	esigibili entro l'esercizio successivo	59.891	31.807
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
	Totale crediti tributari	59.891	31.807
4-ter)	imposte anticipate		
	esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
	Totale imposte anticipate	-	-
5)	verso altri		
	esigibili entro l'esercizio successivo	930.812	2.196.410
	esigibili oltre l'esercizio successivo	13.700.000	13.700.000
	Totale crediti verso altri	14.630.812	15.896.410
	Totale crediti	17.558.732	19.499.727
<b>III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
1)	partecipazioni in imprese controllate	-	-
2)	partecipazioni in imprese collegate	-	-
3)	partecipazioni in imprese controllanti	-	-
4)	altre partecipazioni	-	-
5)	azioni proprie	-	-
	azioni proprie, valore nominale complessivo (per memoria)	-	-
6)	altri titoli.	0	3.800.000

Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	3.800.000
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	6.370.919	6.633.163
2) assegni	-	-
3) danaro e valori in cassa.	13.275	13.804
Totale disponibilità liquide	6.384.194	6.646.967
Totale attivo circolante (C)	23.942.926	30.286.892
D) Ratei e risconti		
Ratei e risconti attivi	381.530	552.356
Disaggio su prestiti emessi	-	-
Totale ratei e risconti (D)	381.530	552.356
Totale attivo	56.882.729	66.864.706
<b>Passivo</b>		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	50.000	50.000
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	-	-
III - Riserve di rivalutazione	-	-
IV - Riserva legale	10.000	10.000
V - Riserve statutarie	-	-
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VII - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria o facoltativa	-	-
Riserva per rinnovamento impianti e macchinari	-	-
Riserva ammortamento anticipato	-	-
Riserva per acquisto azioni proprie	-	-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ	-	-
Riserva azioni (quote) della società controllante	-	-
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	-	-
Versamenti in conto aumento di capitale	-	-
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	-	-
Versamenti in conto capitale	-	-
Versamenti a copertura perdite	-	-
Riserva da riduzione capitale sociale	-	-
Riserva avanzo di fusione	-	-
Riserva per utili su cambi	-	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-	-
Riserve da condono fiscale:		
Riserva da condono ex L. 19 dicembre 1973, n. 823;	-	-
Riserva da condono ex L. 7 agosto 1982, n. 516;	-	-
Riserva da condono ex L. 30 dicembre 1991, n. 413;	-	-
Riserva da condono ex L. 27 dicembre 2002, n. 289.	-	-
Totale riserve da condono fiscale	-	-
Varie altre riserve	-	-
Totale altre riserve	-	-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	35.105.078	34.498.446
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		
Utile (perdita) dell'esercizio.	74.430	606.631
Acconti su dividendi	-	-
Copertura parziale perdita d'esercizio	-	-
Utile (perdita) residua	74.430	606.631
Totale patrimonio netto	35.239.508	35.165.077
B) Fondi per rischi e oneri		
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2) per imposte, anche differite	-	-
3) altri	-	-
Totale fondi per rischi ed oneri	-	-
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	156.923	160.751

<b>D) Debiti</b>		
1) obbligazioni		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale obbligazioni</b>	-	-
2) obbligazioni convertibili		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale obbligazioni convertibili</b>	-	-
3) debiti verso soci per finanziamenti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso soci per finanziamenti</b>	-	-
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	14.031.678	16.028.113
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti verso banche</b>	14.031.678	16.028.113
5) debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	-	-
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale acconti</b>	-	-
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.899.685	3.123.351
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti verso fornitori</b>	3.899.685	3.123.351
8) debiti rappresentati da titoli di credito		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti rappresentati da titoli di credito</b>	-	-
9) debiti verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso imprese controllate</b>	-	-
10) debiti verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso imprese collegate</b>	-	-
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso controllanti</b>	-	-
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	17.754	66.451
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti tributari</b>	17.754	66.451
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.458	944
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	1.458	944
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.911.466	11.513.397
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale altri debiti</b>	1.911.466	11.513.397
<b>Totale debiti</b>	<b>19.862.041</b>	<b>30.732.256</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>		
Ratei e risconti passivi	1.624.257	806.622
Aggio su prestiti emessi	-	-
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>1.624.257</b>	<b>806.622</b>

## VISEMAR DI NAVIGAZIONE SRL

---

Totale passivo	56.882.729	66.864.706
----------------	------------	------------

**Conto economico**

	2013-12-31	2012-12-31
<b>A) Valore della produzione:</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	15.210.674	21.780.893
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-	-
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	4.728.940	3.710.789
altri	0	2.124.930
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>4.728.940</b>	<b>5.835.719</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>19.939.614</b>	<b>27.616.612</b>
<b>B) Costi della produzione:</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.816.860	2.391.047
7) per servizi	3.031.290	3.338.357
8) per godimento di beni di terzi	6.048.451	8.767.672
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	5.555.054	6.938.072
b) oneri sociali	1.643.087	1.981.196
c) trattamento di fine rapporto	168.971	211.742
d) trattamento di quiescenza e simili	-	-
e) altri costi	-	-
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>7.367.112</b>	<b>9.131.010</b>
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	1.050	4.339
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	3.473.830	3.474.171
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0	204.688
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>3.474.880</b>	<b>3.683.198</b>
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	340.198	-340.198
12) accantonamenti per rischi	-	-
13) altri accantonamenti	-	-
14) oneri diversi di gestione	36.861	82.461
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>22.115.652</b>	<b>27.053.547</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>-2.176.038</b>	<b>563.065</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari:</b>		
15) proventi da partecipazioni		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
altri	-	-
<b>Totale proventi da partecipazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
16) altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	-	-
<b>Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) proventi diversi dai precedenti		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	229.728	368.822
<b>Totale proventi diversi dai precedenti</b>	<b>229.728</b>	<b>368.822</b>
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>229.728</b>	<b>368.822</b>

17) interessi e altri oneri finanziari		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
altri	180.880	237.047
Totale interessi e altri oneri finanziari	180.880	237.047
17-bis) utili e perdite su cambi	-117.505	-21.429
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	-68.657	110.346
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale rivalutazioni	-	-
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale svalutazioni	-	-
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)	-	-
E) Proventi e oneri straordinari:		
20) proventi		
plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n 5	-	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-	-
altri	8.472.989	85.575
Totale proventi	8.472.989	85.575
21) oneri		
minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n 14	-	-
imposte relative ad esercizi precedenti	-	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-	-
altri	6.037.193	95.553
Totale oneri	6.037.193	95.553
Totale delle partite straordinarie (20 - 21)	2.435.796	-9.978
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D + - E)	191.101	663.433
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	116.671	142.499
imposte differite	0	-85.697
imposte anticipate	-	-
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	-	-
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	116.671	56.802
23) Utile (perdita) dell'esercizio	74.430	606.631

GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.p.A. (GRINAVI)

Capitale Sociale € 150.000.000 interamente versato

Registro delle Imprese PALERMO 00117240820

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(Importi in migliaia di Euro)

		31/12/2013	31/12/2012
<b>Attività</b>			
<b>Attività non correnti</b>	Note		
- Flotta	4	3.899.209	4.065.876
- Altre immobilizzazioni materiali	4	363.868	366.183
- Avviamento	5	241.344	241.269
- Altre attività immateriali	5	16.856	16.297
- Partecipazioni in controllate e collegate	6	57.697	57.974
- Attività per imposte differite	7	1.697	4.389
- Attività per strumenti derivati	8	14	-
- Attività finanziarie e altre attività	9	80.278	84.531
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>4.660.963</b>	<b>4.836.519</b>
<b>Attività correnti</b>			
- Rimanenze	10	86.408	92.197
- Crediti commerciali e altri crediti	11	417.481	421.045
- Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	12	82.249	91.206
- Altre attività correnti	13	42.059	26.733
- Attività per imposte correnti	14	6.891	4.501
<b>Totale attività correnti</b>		<b>635.088</b>	<b>635.682</b>
<b>Totale Attività</b>		<b>5.296.051</b>	<b>5.472.201</b>
<b>Patrimonio netto e passività</b>	Note		
<b>Patrimonio netto</b>	15		
- Capitale Sociale		150.000	150.000
- Riserva da sovrapprezzo azioni		245.760	245.760
- Prestiti obbligazionari perpetui		378.336	398.336
- Utili portati a nuovo e altre riserve:			
- Utili di esercizi precedenti ed altre riserve (Gruppo)		1.306.761	1.187.026
- Utile dell'esercizio (Gruppo)		149.364	122.517 *
<b>Totale Patrimonio netto di pertinenza del gruppo</b>		<b>2.230.221</b>	<b>2.103.639</b>
<b>Capitale e riserve di terzi</b>		<b>247.148</b>	<b>235.125</b>
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>2.477.369</b>	<b>2.338.764</b>
<b>Passività non correnti</b>			
- Passività Finanziarie	16	1.794.841	1.792.351
- Passività per strumenti derivati	17	13.661	4.868
- Passività per imposte differite	18	111.229	125.934
- Benefici ai dipendenti	19	35.245	46.439
- Fondi per accantonamenti	20	4.262	7.487
- Altre Passività	23	38.123	48.104
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>1.997.361</b>	<b>2.025.183</b>
<b>Passività correnti</b>			
- Passività Finanziarie	16	430.406	711.384
- Debiti commerciali e altri debiti	21	326.403	337.094
- Fondi per accantonamenti	20	5.467	633
- Passività per imposte correnti	22	20.237	16.328
- Altre passività	23	38.808	42.815
<b>Totale passività correnti</b>		<b>821.321</b>	<b>1.108.254</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>5.296.051</b>	<b>5.472.201</b>

\* Importi modificati a seguito della rettifica del bilancio chiuso al 31/12/12 della Minoen Lines Shipping S.A.



**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

*(Importi in migliaia di Euro)*

		2013	2012
<b>Ricavi</b>			
- Ricavi	Note 24	2.603.906	2.639.406
- Altri ricavi e Proventi	24	76.029	95.233
<b>Totale Ricavi</b>		<b>2.679.935</b>	<b>2.734.639</b>
<b>Costi Operativi</b>			
- Materie prime sussidiarie, di consumo e merci	25	789.801	823.568
- Costi per servizi e godimento beni di terzi	26	983.303	1.006.651
- Costi del personale	27	321.377	321.229
- Altri costi operativi	28	80.152	61.558
- <i>Impairment</i> di attività disponibili per la vendita	9	7.003	20.000 *
- Ammortamenti	29	253.328	279.757
<b>Totale Costi Operativi</b>		<b>2.434.964</b>	<b>2.512.763</b>
<b>Risultato Operativo</b>		<b>244.971</b>	<b>221.876</b>
- Proventi Finanziari	30	3.347	2.756
- (Oneri) Finanziari	31	(72.876)	(86.436)
<b>Totale proventi e (oneri) finanziari</b>		<b>(69.529)</b>	<b>(83.680)</b>
- Rettifiche di valore di attività finanziarie	32	9.970	9.415
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>185.412</b>	<b>147.611</b>
- Imposte sul reddito d'esercizio	33	(6.839)	(2.798)
<b>Utile dell'esercizio</b>		<b>178.573</b>	<b>144.813 *</b>
<b>Di cui:</b>			
<b>Utile netto di gruppo</b>		<b>149.364</b>	<b>122.517</b>
<b>Risultato netto degli azionisti di minoranza</b>		<b>29.209</b>	<b>22.296</b>

\* Importi modificati a seguito della rettifica del bilancio chiuso al 31/12/12 della Minoan Lines Shipping S.A.

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO**

*(Importi in migliaia di Euro)*

	2013	2012
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>178.573</b>	<b>144.813</b>
<b>Altre componenti del conto economico complessivo:</b>		
Variazioni di fair value dei derivati su cambi	(8.780)	(17.450)
Altre:	136	2.032
<b>Totale altre componenti del conto economico complessivo</b>	<b>(8.644)</b>	<b>(15.418)</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>169.929</b>	<b>129.395</b>
<b>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</b>		
<b>Utile di Gruppo</b>	<b>141.437</b>	<b>108.794</b>
<b>Risultato degli azionisti di minoranza</b>	<b>28.492</b>	<b>20.601</b>

Per il Consiglio di Amministrazione  
Il Presidente  
Dott. Gian Luca Grimaldi

**Gruppo Moby**

**Bilancio consolidato al 31 dicembre 2013**

## Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria consolidata al 31 dicembre 2013

(In migliaia di Euro)	Note	31 dicembre 2013	31 dicembre 2012
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Immobil, impianti e macchinari	2.1	12.641	12.945
Flotta	2.2	350.477	337.057
Avviamento	2.3	22.129	22.129
Altre attività immateriali	2.4	3.784	4.227
Partecipazioni in società collegate e joint venture	2.5	16.077	15.534
Partecipazioni	2.6	893	893
Altre attività finanziarie non correnti	2.10	2.107	-
Attività per imposte differite attive	3.26	7.708	6.548
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>415.816</b>	<b>399.333</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Rimanenze	2.7	8.538	8.980
Crediti commerciali	2.8	32.858	34.658
	<i>-di cui verso parti correlate</i>	6.30	208
Crediti diversi e altre attività correnti	2.9	17.515	15.607
	<i>-di cui verso parti correlate</i>	6.30	1.787
Altre attività finanziarie correnti	2.10	488	587
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.11	9.522	919
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>68.921</b>	<b>68.732</b>
<b>ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA</b>	2.12	<b>1.139</b>	<b>42.475</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>485.876</b>	<b>510.540</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>			
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>			
Capitale sociale	2.13	36.092	36.092
Riserve	2.13	90.748	104.248
Risultato netto di Gruppo	2.13	(1.257)	(15.708)
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>125.583</b>	<b>124.632</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>			
Capitale e riserve di terzi	2.13	1.878	2.107
Risultato netto di pertinenza di terzi	2.13	(228)	175
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>		<b>1.650</b>	<b>2.282</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>127.233</b>	<b>126.914</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Debiti finanziari non correnti	2.14	154.055	138.207
Fondi relativi al personale	2.15	4.095	4.567
	<i>-di cui verso parti correlate</i>	6.30	76
Fondi per rischi ed oneri	2.16	1.147	2.475
Altre passività finanziarie non correnti	2.10	31	2.374
Passività per imposte differite passive	3.26	6.333	6.492
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>165.661</b>	<b>154.115</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Debiti verso banche e quota corrente dei debiti finanziari	2.14	127.793	122.801
Passività per imposte correnti	3.26	660	563
Debiti commerciali	2.17	47.880	52.257
	<i>-di cui verso parti correlate</i>	6.30	561
Debiti diversi e altre passività correnti	2.18	13.677	12.813
	<i>-di cui verso parti correlate</i>	6.30	71
Altre passività finanziarie correnti	2.10	2.308	2.477
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>192.318</b>	<b>190.911</b>
<b>PASSIVITA' DIRETTAMENTE CORRELATE ALLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA</b>	2.12	<b>664</b>	<b>38.600</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>358.643</b>	<b>383.626</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>		<b>485.876</b>	<b>510.540</b>

Conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013

(In migliaia di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
		2013	2012
Ricavi	3.19	279.798	272.752
Consumi di materie prime e servizi	3.20	(174.503)	(182.932)
	-di cui verso parti correlate	(4.174)	(2.930)
Costi per il personale	3.21	(59.338)	(64.564)
	-di cui verso parti correlate	(547)	(417)
Altri ricavi (costi) operativi	3.22; 3.27	3.754	19.658
	-di cui verso parti correlate	(8)	-
Accantonamenti	2.16	826	709
Svalutazione crediti commerciali e altre attività correnti	3.23	(3.855)	(830)
Ammortamenti e svalutazioni attività immateriali	3.24	(1.375)	(4.072)
Ammortamenti e svalutazioni immobili, impianti e macchinari	3.24	(1.357)	(1.163)
Ammortamenti e svalutazioni flotta	3.24	(28.628)	(40.996)
<b>Risultato operativo</b>		<b>15.322</b>	<b>(1.438)</b>
Risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	2.5	288	1.081
Proventi finanziari	3.25	370	314
Oneri finanziari	3.25	(17.348)	(16.831)
Risultato ante imposte		(1.368)	(16.874)
Imposte sul reddito	3.26	(117)	1.341
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>		<b>(1.485)</b>	<b>(15.533)</b>
Risultato di terzi	2.13	(228)	175
<b>Risultato di Gruppo</b>		<b>(1.257)</b>	<b>(15.708)</b>
Utile base per azione (in euro)	6.29	(0,02)	(0,22)
Utile diluito per azione (in euro)	6.29	(0,02)	(0,22)

**Conto economico complessivo consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013**

(In migliaia di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
		2013	2012
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>		<b>(1.485)</b>	<b>(15.533)</b>
<b>Altri utili/(perdite) riclassificabili a conto economico</b>			
Valutazione derivati in <i>hedge accounting</i> :	2.13;2.10		
Utili (perdite) del periodo		932	(2.183)
A dedurre: utili (perdite) del periodo riclassificati a conto economico		(1.453)	(3.091)
Utile (perdita) netta da <i>cash flow hedge</i>		2.385	909
Effetti fiscali sulla valutazione dei derivati		(286)	(109)
<i>Cash flow hedge</i>		2.099	800
Valutazione al PN partecipate		255	(463)
Altri utili/(perdite)		26	6
<b>Totale altri utili/(perdite) riclassificabili a conto economico al netto dell'effetto fiscale</b>		<b>2.379</b>	<b>342</b>
<b>Altri utili/(perdite) non riclassificabili a conto economico</b>		<b>(171)</b>	<b>-</b>
<b>Totale risultato complessivo al netto delle imposte</b>		<b>723</b>	<b>(15.191)</b>
<i>Attribuibili a:</i>			
Azionisti della capogruppo		951	(15.366)
Azionisti di minoranza		(228)	175

Rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013

(in migliaia di Euro)	Note	31 dicembre 2013	31 dicembre 2012
<b>FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITA' OPERATIVE</b>			
Utile netto dell'esercizio		(1.485)	(15.533)
<i>Rettifiche per riconciliare l'Utile netto al flusso di cassa generato dalle attività operative:</i>			
Imposte sul reddito		1.666	1.781
Interessi finanziari	3.25	16.978	16.316
Ammortamenti e svalutazioni	3.24	31.360	46.231
Accantonamenti per benefici ai dipendenti		1.731	2.247
Svalutazioni/perdite attività correnti	2.8;2.9	5.355	830
Accantonamenti e rilasci ai fondi rischi ed oneri		(826)	(709)
Rettifiche di valore delle partecipazioni	2.5	(288)	(1.053)
Risultato della cessione di cespiti		(5.323)	(19.123)
Pagamenti per benefici ai dipendenti		(2.374)	(2.310)
Utilizzi dei fondi		(845)	(603)
Imposte sul reddito pagate e incassate		(1.189)	(632)
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite		(1.605)	(1.745)
<i>Variazioni nelle attività e passività operative:</i>			
Crediti commerciali		(1.421)	5.573
Rimanenze	2.7	151	612
Debiti commerciali	2.17	(4.377)	(13.671)
Altre attività e passività correnti		(2.101)	(3.795)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO DALLE ATTIVITA' OPERATIVE (A)</b>		<b>35.407</b>	<b>14.416</b>
<b>FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>			
Investimenti in attività materiali - flotta	2.2	(10.633)	(10.838)
Investimenti in attività materiali - immobili, impianti e macchinari	2.1	(703)	(705)
Investimenti in attività immateriali	2.3	(940)	(716)
Investimenti/disinvestimenti in partecipazioni	2.5;2.6	-	(10)
Vendita di attività materiali	2.2;2.1	14.203	73.137
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DALLE ATTIVITA' DI INVESTIMENTO (B)</b>		<b>1.926</b>	<b>60.867</b>
<b>FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>			
Erogazioni di finanziamenti a medio-lungo termine		-	22.800
Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	2.14	(17.312)	(62.417)
Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	2.14	(684)	(6.656)
Distribuzione dividendi		(91)	(123)
Variazione area consolidamento		-	(10.410)
Investimenti e disinvestimenti in titoli	2.10	(1.669)	(899)
Pagamento interessi ed altri oneri finanziari		(16.706)	(15.898)
Altre variazioni		83	(619)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO ASSORBITO DALLE ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO (C)</b>		<b>(36.379)</b>	<b>(74.222)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO (D=A+B+C)</b>		<b>954</b>	<b>1.061</b>
<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO (E)</b>	2.11	<b>8.568</b>	<b>7.507</b>
<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (F=D+E)</b>	2.11	<b>9.522</b>	<b>8.568</b>

**GRANDI NAVI VELOCI S.p.A.**

Sede in Calata Marinai d'Italia - Palermo  
Codice Fiscale 13217910150 - Rea 268303 268303  
P.I.: 13217910150  
Capitale Sociale Euro 169999989 i.v.  
Forma giuridica: società per azioni

**Bilancio consolidato al 31/12/2013**

Gli importi presenti sono espressi in Euro

**Stato patrimoniale**

	2013-12-31	
<b>Attivo</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
Parte richiamata	0	-
Parte da richiamare	0	-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	0	-
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
1) costi di impianto e di ampliamento	0	-
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0	-
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	898.432	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	-
5) avviamento	0	-
Differenza da consolidamento	0	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti	0	-
7) altre	3.213.335	-
Totale immobilizzazioni immateriali	4.111.767	-
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	0	-
2) impianti e macchinario	463.993.540	-
3) attrezzature industriali e commerciali	427.268	-
4) altri beni	1.033.076	-
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	0	-
Totale immobilizzazioni materiali	465.453.884	-
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni		
a) imprese controllate	0	-
b) imprese collegate	7.114.623	-
c) imprese controllanti	0	-
d) altre imprese	0	-
Totale partecipazioni	7.114.623	-
2) crediti		
a) verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale crediti verso imprese controllate	0	-
b) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale crediti verso imprese collegate	0	-
c) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale crediti verso controllanti	0	-



d) verso altri			
	esigibili entro l'esercizio successivo	1.571.971	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso altri	1.571.971	-
	Totale crediti	1.571.971	-
3) altri titoli		0	-
4) azioni proprie		0	-
	azioni proprie, valore nominale complessivo (per memoria)	0	-
	Totale immobilizzazioni finanziarie	8.686.594	-
	Totale immobilizzazioni (B)	478.252.245	-
C) Attivo circolante			
I - Rimanenze			
1) materie prime, sussidiarie e di consumo		4.300.813	-
2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati		0	-
3) lavori in corso su ordinazione		0	-
4) prodotti finiti e merci		0	-
5) acconti		0	-
	Totale rimanenze	4.300.813	-
II - Crediti			
1) verso clienti			
	esigibili entro l'esercizio successivo	23.594.624	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso clienti	23.594.624	-
2) verso imprese controllate			
	esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso imprese controllate	0	-
3) verso imprese collegate			
	esigibili entro l'esercizio successivo	186.095	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso imprese collegate	186.095	-
4) verso controllanti			
	esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso controllanti	0	-
4-bis) crediti tributari			
	esigibili entro l'esercizio successivo	461.053	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti tributari	461.053	-
4-ter) imposte anticipate			
	esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale imposte anticipate	0	-
5) verso altri			
	esigibili entro l'esercizio successivo	5.423.692	-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
	Totale crediti verso altri	5.423.692	-
	Totale crediti	29.665.464	-
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1) partecipazioni in imprese controllate		0	-
2) partecipazioni in imprese collegate		0	-
3) partecipazioni in imprese controllanti		0	-
4) altre partecipazioni		0	-
5) azioni proprie		0	-
	azioni proprie, valore nominale complessivo (per memoria)	0	-

6) altri titoli.	0	-
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	-
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	22.905.200	-
2) assegni	0	-
3) danaro e valori in cassa.	1.612.207	-
Totale disponibilità liquide	24.517.407	-
Totale attivo circolante (C)	58.483.684	-
D) Ratei e risconti		
Ratei e risconti attivi	606.600	-
Disaggio su prestiti emessi	0	-
Totale ratei e risconti (D)	606.600	-
Totale attivo	537.342.529	-
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	150.000.000	-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	9.832.008	-
III - Riserve di rivalutazione	0	-
IV - Riserva legale	737	-
V - Riserve statutarie	0	-
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	-
VII - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria o facoltativa	0	-
Riserva per rinnovamento impianti e macchinari	0	-
Riserva ammortamento anticipato	0	-
Riserva per acquisto azioni proprie	0	-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ	0	-
Riserva azioni (quote) della società controllante	0	-
Riserva non distribubile da rivalutazione delle partecipazioni	0	-
Versamenti in conto aumento di capitale	20.002.736	-
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0	-
Versamenti in conto capitale	0	-
Versamenti a copertura perdite	0	-
Riserva da riduzione capitale sociale	0	-
Riserva avanzo di fusione	0	-
Riserva per utili su cambi	0	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	0	-
Riserve da condono fiscale:		
Riserva da condono ex L. 19 dicembre 1973, n. 823;	0	-
Riserva da condono ex L. 7 agosto 1982, n. 516;	0	-
Riserva da condono ex L. 30 dicembre 1991, n. 413;	0	-
Riserva da condono ex L. 27 dicembre 2002, n. 289.	0	-
Totale riserve da condono fiscale	0	-
Varie altre riserve	0	-
Riserva di conversione da consolidamento estero	-13.932	-
Riserva di consolidamento	0	-
Totale altre riserve	19.988.804	-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	-31.612.670	-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		
Utile (perdita) dell'esercizio.	-17.936.925	-
Acconti su dividendi	0	-
Copertura parziale perdita d'esercizio	0	-
Utile (perdita) residua	-17.936.925	-
Totale patrimonio netto	130.271.954	-
Patrimonio di terzi		
Capitale e riserve di terzi	0	-
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	0	-

Totale patrimonio di terzi	0	-
Totale patrimonio netto consolidato	130.271.954	-
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	-
2) per imposte, anche differite	4.765.066	-
di consolidamento per rischi e oneri futuri	0	-
3) altri	8.134.847	-
Totale fondi per rischi ed oneri	12.899.913	-
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	1.930.578	-
<b>D) Debiti</b>		
1) obbligazioni		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale obbligazioni	0	-
2) obbligazioni convertibili		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale obbligazioni convertibili	0	-
3) debiti verso soci per finanziamenti		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso soci per finanziamenti	0	-
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	5.000.000	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	337.007.389	-
Totale debiti verso banche	342.007.389	-
5) debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso altri finanziatori	0	-
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.273.758	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale acconti	9.273.758	-
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	30.240.479	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso fornitori	30.240.479	-
8) debiti rappresentati da titoli di credito		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti rappresentati da titoli di credito	0	-
9) debiti verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso imprese controllate	0	-
10) debiti verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso imprese collegate	0	-
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso controllanti	0	-
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	790.237	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti tributari	790.237	-
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	478.888	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	478.888	-

14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.262.156	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.550.770	-
Totale altri debiti	8.812.926	-
Totale debiti	391.603.677	-
E) Ratei e risconti		
Ratei e risconti passivi	636.407	-
Aggio su prestiti emessi	0	-
Totale ratei e risconti	636.407	-
Totale passivo	537.342.529	-

**Conti d'ordine**

	2013-12-31	
Rischi assunti dall'impresa		
Fidejussioni		
a imprese controllate	0	-
a imprese collegate	0	-
a imprese controllanti	0	-
a imprese controllate da controllanti	0	-
ad altre imprese	2.274.193	-
Totale fidejussioni	2.274.193	-
Avalli		
a imprese controllate	0	-
a imprese collegate	0	-
a imprese controllanti	0	-
a imprese controllate da controllanti	0	-
ad altre imprese	0	-
Totale avalli	0	-
Altre garanzie personali		
a imprese controllate	0	-
a imprese collegate	0	-
a imprese controllanti	0	-
a imprese controllate da controllanti	0	-
ad altre imprese	0	-
Totale altre garanzie personali	0	-
Garanzie reali		
a imprese controllate	0	-
a imprese collegate	0	-
a imprese controllanti	0	-
a imprese controllate da controllanti	0	-
ad altre imprese	588.797.023	-
Totale garanzie reali	588.797.023	-
Altri rischi		
crediti ceduti pro solvendo	0	-
altri	0	-
Totale altri rischi	0	-
Totale rischi assunti dall'impresa	591.071.216	-
Impegni assunti dall'impresa		
Totale impegni assunti dall'impresa	0	-
Beni di terzi presso l'impresa		
merci in conto lavorazione	0	-
beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato	0	-
beni presso l'impresa in pegno o cauzione	0	-
altro	0	-
Totale beni di terzi presso l'impresa	0	-
Altri conti d'ordine		
Totale altri conti d'ordine	0	-
<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>591.071.216</b>	<b>-</b>

**Conto economico**

	2013-12-31	
<b>A) Valore della produzione:</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	324.457.224	-
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0	-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	0	-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	-
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	0	-
altri	9.283.351	-
Totale altri ricavi e proventi	9.283.351	-
Totale valore della produzione	333.740.575	-
<b>B) Costi della produzione:</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	129.909.125	-
7) per servizi	85.425.430	-
8) per godimento di beni di terzi	30.118.955	-
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	35.488.126	-
b) oneri sociali	2.579.998	-
c) trattamento di fine rapporto	1.538.610	-
d) trattamento di quiescenza e simili	0	-
e) altri costi	478.707	-
Totale costi per il personale	40.085.441	-
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.371.792	-
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	44.719.526	-
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	-
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1.924.705	-
Totale ammortamenti e svalutazioni	50.016.023	-
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	107.520	-
12) accantonamenti per rischi	700.000	-
13) altri accantonamenti	882.700	-
14) oneri diversi di gestione	513.432	-
Totale costi della produzione	337.758.626	-
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	-4.018.051	-
<b>C) Proventi e oneri finanziari:</b>		
15) proventi da partecipazioni		
da imprese controllate	0	-
da imprese collegate	0	-
altri	0	-
Totale proventi da partecipazioni	0	-
16) altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
da imprese controllate	0	-
da imprese collegate	0	-
da imprese controllanti	0	-
altri	0	-
Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	-
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	67.097	-
d) proventi diversi dai precedenti		
da imprese controllate	0	-
da imprese collegate	0	-
da imprese controllanti	0	-
altri	0	-
Totale proventi diversi dai precedenti	0	-
Totale altri proventi finanziari	67.097	-

17) interessi e altri oneri finanziari		
a imprese controllate	0	-
a imprese collegate	0	-
a imprese controllanti	0	-
altri	12.298.556	-
Totale interessi e altri oneri finanziari	12.298.556	-
17-bis) utili e perdite su cambi	-454.228	-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	-12.685.687	-
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	98.652	-
con il metodo del patrimonio netto	98.652	-
altre	0	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	-
Totale rivalutazioni	98.652	-
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	0	-
con il metodo del patrimonio netto	0	-
altre	0	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	-
Totale svalutazioni	0	-
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)	98.652	-
E) Proventi e oneri straordinari:		
20) proventi		
plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n 5	0	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	0	-
altri	1.250.000	-
Totale proventi	1.250.000	-
21) oneri		
minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n 14	0	-
imposte relative ad esercizi precedenti	0	-
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	0	-
altri	2.639.753	-
Totale oneri	2.639.753	-
Totale delle partite straordinarie (20 - 21)	-1.389.753	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D + - E)	-17.994.839	-
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	314.926	-
imposte differite	-372.840	-
imposte anticipate	0	-
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	0	-
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	-57.914	-
23) Utile (perdita) dell'esercizio	-17.936.925	-
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	0	-
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza per il gruppo	-17.936.925	-