



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ**

**ΟΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ & ΟΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΩΣ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗ
ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΕΓΕΑΝ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΙΑΝΝΕΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ: ΜΟΥΖΑΚΑ Π. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2015



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

DEPARTMENT OF ECONOMICS

**MASTER PROGRAM IN ECONOMIC AND BUSINESS
STRATEGY**

**THE MERGERS & ACQUISITIONS AS BUSINESS
STRATEGY , ANALYSIS OF AIR TRANSPORT
INDUSTRY, CASE STUDY AEGEAN - OLYMPIC
AIRLINES**

SOUPERVISOR PROFESSOR: YANNELIS DEMETRIUS

EDITOR : MOUZAKA P. PANAGIOTA

*Master Thesis presented to the Department of Economics University of Piraeus as
part of the requirements for a Master's degree in Economic and Business Strategy.*

PIRAEUS , OCTOBER 2015

Στην οικογένειά μου.

Ευχαριστίες

Σε χαλεπούς καιρούς, στις κρίσιμες και σημαντικές αποφάσεις της ζωής μου υπήρξα αποδέκτης της απλόχερης και ανεξάντλητης συμπαράστασης και της βοήθειας από μέρους της οικογένειας μου, καθώς ήταν και είναι ο σημαντικότερος πυλώνας επιμονής και πείσματος μου, για αυτό θέλω ολόψυχα να τους ευχαριστήσω για την στήριξη που μου προσφέρουν. Έπειτα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Υπεύθυνο της Ιδιωτικής εταιρίας όπου εργάζομαι, για την κατανόηση και την στήριξη του, καθώς και τον Υπεύθυνο Καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας ο οποίος αποτέλεσε πηγή έμπνευσης και επιλογής του θέματος της Διπλωματικής εργασίας.

ΟΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ & ΟΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΕΓΕΑΝ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Σημαντικοί Όροι: Εξαγορά , Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού , Συνθήκες Δυοπωλίου στην Ελληνική Αγορά

Περίληψη

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία, στο πρώτο κεφάλαιό της, ως βασική αρχή, θεωρήθηκε σωστό να ειπωθούν αναλυτικά οι έννοιες που δομούν την εργασία και αποτελούν την βάση της. Έτσι λοιπόν, αναπτύχθηκαν διεξοδικά οι τρόποι ανάπτυξης της στρατηγικής και φυσικά οι μέθοδοι που αντιστοιχούν στην περαιτέρω κατανόηση του θέματος, όπως είναι οι Συγχωνεύσεις και οι Εξαγορές. Περνώντας στο κεφάλαιο 2 γίνεται αναφορά στον όρο μεταφορά και μετακίνηση καθώς επίσης πραγματοποιείται μια σύντομη παρουσίαση του κλάδου αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Εξειδικευμένα στο 3 κεφάλαιο παρουσιάζονται στοιχεία του κλάδου αερομεταφορών στην Ελλάδα καθώς και το Θεσμικό πλαίσιο τους και το αντίκτυπο τους στην οικονομία. Παρακάτω, στα δύο επόμενα κεφάλαια, 4 και 5 γίνεται ανάλυση της μελέτης περίπτωσης, δηλαδή της O.A και της Aegean αναφέρονται όλα τα οικονομικά τους στοιχεία πριν και μετά την εξαγορά και ολόκληρη η διαδικασία εξαγοράς της OA από την Aegean. Τέλος σημαντικό ρόλο παίζουν τα συμπεράσματα στο Κεφάλαιο 6 τα οποία απαντούν σε βασικά ερωτήματα, όπως πως βοήθησε στρατηγικά την Aegean η κίνηση για εξαγορά της OA και πως επετράπη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταγωνισμού η εξαγορά, ενώ στην αγορά της Ελλάδας επικρατούσαν συνθήκες Δυοπωλίου.

THE MERGERS & ACQUISITIONS AS BUSINESS STRATEGY , ANALYSIS OF AIR TRANSPORT INDUSTRY, CASE STUDY AEGEAN - OLYMPIC AIRLINES

Keywords: Acquisition , European Commission of Competition , conditions of duopoly in Greece Market

Abstract

In this thesis, the first Chapter, as a fundamental principle it was right to be told in detail the concepts that actually structure and constitute the base. So thoroughly, the ways of strategy development and of course methods that correspond to the further understanding of the subject developed, such as Mergers and Acquisitions. Moving on to Chapter 2, reference is made to the term “transport and movement” and also presented a short presentation of the air transport industry worldwide. Specializing in Chapter 3, are being presenting Air transport Industry figures in Greece, and also the Institutional Framework and the impact on the economy. Below to the next two Chapters 4 and 5, is being analyzing the case study of the Acquisition “Olympic Air and Aegean” ,reported all of their financial data before and after the Acquisition, and the whole Acquisition process. Finally an important role are play the conclusion in Chapter 6, that answers on basic questions such as how the acquisition strategically helped Aegean Airlines and how the European Competition Commission allowed the acquisition while in Greece market is being prevailing conditions of duopoly.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Ίδια κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα 2000-2008.....σελ. 55
Πίνακας 2 Καθαρά κέρδη των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008σελ.56
Πίνακας 3 Χρηματοοικονομικοί δείκτες, 2000-2008 σελ..58
Πίνακας 4 Ξένα κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008..... σελ.61
Πίνακας 5 Μεριδίο αγοράς (%) των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008.....σελ. 64
Πίνακας 6 Κλαδική συγκέντρωση στον κλάδο των επιβατικών αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008.....σελ. 65
Πίνακας 7 Εξέλιξη βασικών κονδυλίων ισολογισμού και αποτελεσμάτων χρήσης τριετίας 2010-2012.....σελ. 73
Πίνακας 8 Εξέλιξη πωλήσεων και αποτελεσμάτων OLYMPIC AIR 2009-2012.....σελ. 75
Πίνακας 9 Εξέλιξη επιβατικής κίνησης OLYMPIC AIR 2009-2012.....σελ.75
Πίνακας 10 Εξέλιξη στόλου OLYMPIC AIR 2009-2012.....σελ.75
Πίνακας 11 Σύγκριση κύκλου εργασιών – στόλου / Ευρωπαϊκός Κλάδος Αερομεταφορών.....σελ.90
Πίνακας 12 Ανάπτυξη στόλου κύριων αερομεταφορέων στην περιοχή την περίοδο 2006-2012.....σελ.90
Πίνακας 13 Σημαντικές παραγγελίες Αεροσκαφών.....σελ.91
Πίνακας 14 Εξέλιξη ΑΕΠ - Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν σε αγοραίες τιμές... σελ.92
Πίνακας 15 Εξέλιξη Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Εσωτερικού από/προς Αθήνα (συνολική αγορά, στοιχεία Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών) σε εκατ.....σελ.92

Πίνακας 16 Εξέλιξη Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Εξωτερικού (σε εκατ.)....σελ.93
Πίνακας 17 Συνολική Αγορά Αερομεταφορών – Επιβατική κίνηση εσωτερικού, εξωτερικού από το σύνολο των ελληνικών αεροδρομίωνσελ.94
Πίνακας 18 OLYMPIC AIR - Ενσώματα Πάγια 31/12/2012.....σελ.99
Πίνακας 20 OLYMPIC AIR – Ταμειακά Διαθέσιμα 31/12/2012.....σελ.103
Πίνακας 21 OLYMPIC AIR – Δεσμευμένες Καταθέσεις 31/12/2012.....σελ. 103
Πίνακας 22 OLYMPIC AIR – Μετοχικό Κεφάλαιο 31/12/2012.....σελ.104

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1. Εξέλιξη του ΔTK για τις μεταφορές με αεροπλάνα και τις υπηρεσίες μεταφορών στην Ελλάδα, 1992-2009.....σελ.51
Διάγραμμα 2 Μερίδια αγοράς O.A. και Aegean 1998 – 2007.....σελ. 66

Πίνακας περιεχομένων

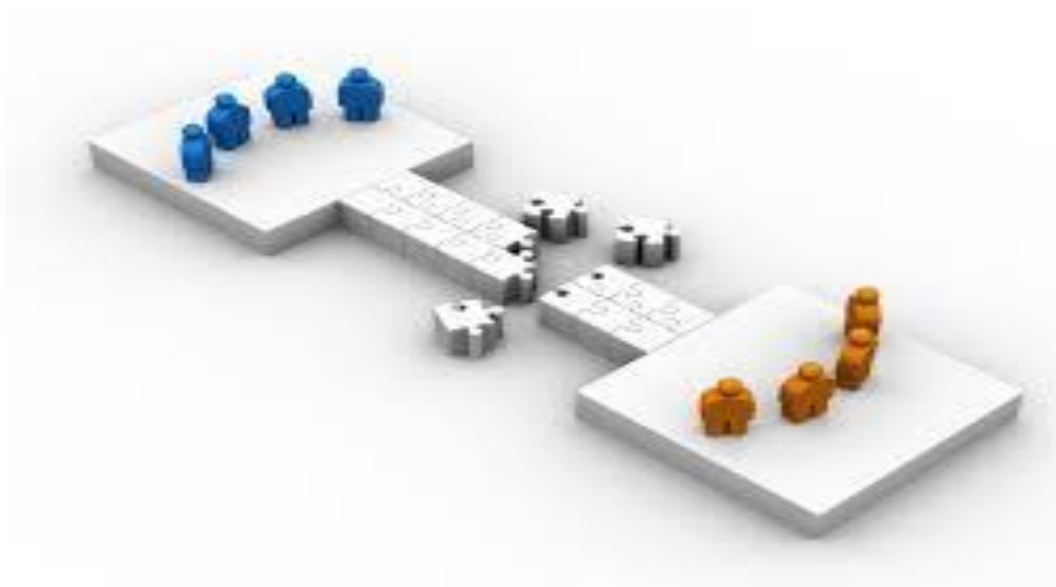
Ευχαριστίες.....	3
Περίληψη.....	4
Abstract	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	11
ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ & ΕΞΑΓΟΡΕΣ.....	11
1.1 Εισαγωγικά Σχόλια.....	11
1.2 Ορισμοί Σ&Ε.....	12
1.3 Ιστορική Εξέλιξη-Κύματα Σ&Ε	17
1.4 Λόγοι – Κίνητρα Συγχωνεύσεων και Εξαγορών	20
1.4.1 Οικονομίες Κλίμακας.....	20
1.4.2 Αύξηση διαφοροποίησης – Διασποράς Δραστηριοτήτων	21
1.4.3. Αύξηση της δύναμης στην αγορά.....	21
1.4.4. Καταπολέμηση προβλημάτων εισόδου	22
1.4.5. Φορολογικές εξοικονομήσεις.....	22
1.4.6. Στρατηγικά πλεονεκτήματα.....	23
1.4.7. Αυξημένη δανειακή ικανότητα.....	23
1.4.8. Συνδυασμός και αλληλοσυμπλήρωση πόρων	23
1.5 Εξαγορές, Συγχωνεύσεις και Επιτροπές Ανταγωνισμού	24
1.6 Τα οφέλη των συγχωνεύσεων και των εξαγορών.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	27
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	27
2.1 Εισαγωγή στις αερομεταφορές παγκοσμίως	27
2.1.1 Προσδιορισμοί και χαρακτηριστικά.....	28
2.2 Η εξέλιξη των αερομεταφορών παγκοσμίως – Σύντομη ιστορική αναδρομή.....	30
2.3 Επισκόπηση της βιομηχανίας των αερομεταφορών παγκοσμίως.....	32
2.4 Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων αερομεταφοράς.....	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	45
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	45
3.1 Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα	45
3.2 Η επιρροή του κλάδου αερομεταφορών στην οικονομία	46
3.3 Θεσμικό πλαίσιο και οικονομική σημασία του κλάδου των αερομεταφορών	48
3.4 Οικονομικά στοιχεία και ανταγωνισμός των εταιρειών επιβατικών αερομεταφορών ..	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	67
ΟΑ – AEGEAN.....	67
4.1 Παρουσίαση ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	67
4.1.1 Αντικείμενο εργασιών	71
4.1.2. Παράθεση απολογιστικών στοιχείων τριετίας, εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των ισολογισμών και σχολιασμός τους.....	72
4.2.1 Αντικείμενο Εργασιών	78
4.3 Γενικά για το Δίκαιο ανταγωνισμού.....	79
4.3.1 Δίκαιο του Ανταγωνισμού στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	80
4.4 Ο ορισμός της σχετικής αγοράς στο Δίκαιο του Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης	81
4.4.1 Σημασία και περιπτώσεις που απαιτείται ο ορισμός της σχετικής αγοράς	81
4.4.2 Ορισμός και διακρίσεις της σχετικής αγοράς: το SSNIP test.....	82
4.4.3 Ορισμός σχετικής γεωγραφικής αγοράς.....	84
4.5 Οι Επιτροπές Ανταγωνισμού (Ελληνικές – Ευρωπαϊκές) στην περίπτωση της Ολυμπιακής – Aegean.	85
4.6 Λόγοι εξαγοράς	88
4.7 Τμήμα Εξαγοράς	96
4.7.1 Χρηματοδότηση της Εξαγοράς	96
4.7.2 Τρόπος καταβολής του τιμήματος.....	96
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	98
5.1 Περιουσιακή διάρθρωση και χρηματοοικονομική θέση της OLYMPIC AIR.	98
5.1.1. Ενσώματα Πάγια	98
5.1.2 Ασώματες Ακίνητοποιήσεις	99
5.1.3 Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	100
5.1.4 Ίδια Κεφάλαια	102
5.1.5 Δανειακές Υποχρεώσεις.....	102
5.1.6 Ταμειακά Διαθέσιμα.....	102
5.1.7 Μετοχικό Κεφάλαιο	103
5.2 Επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της Aegean.....	105
5.2.1 Παρουσίαση των βασικότερων κινδύνων που αντιμετωπίζει η AEGEAN.....	106
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	110
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	110
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	111
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'	112

OLYMPIC AIR: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012.....	112
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'	113
OLYMPIC AIR: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2011 έως 31 Δεκεμβρίου 2011.....	113
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'	114
OLYMPIC AIR: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2010 έως 31 Δεκεμβρίου 2010.....	114
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'	115
ΑEGEAN: Στοιχεία και πληροφορίες περιόδου από 1 Ιανουαρίου 2013 έως 30 Ιουνίου 2013	115
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε'	116
ΑEGEAN: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου.....	116
2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012	116
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ'	117
ΑEGEAN: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου.....	117
2011 έως 31 Δεκεμβρίου 2011	117
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε'	118
ΑEGEAN: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου.....	118
2010 έως 31 Δεκεμβρίου 2010	118
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	119
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	119
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ	121
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	124

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ & ΕΞΑΓΟΡΕΣ



1.1 Εισαγωγικά Σχόλια

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές (Σ&Ε / Mergers and Acquisitions – M&As) είναι ένα από τα αντικείμενα των οικονομικών επιστημών που αποτελούν τη βάση για τη μελέτη των επιχειρηματικών κινήσεων που διέπονται από αυτές, τόσο από την ίδια την αγορά όσο και από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας. Αυτό συμβαίνει γιατί οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές είναι συναλλαγές τεράστιας σημασίας, όχι μόνο για τις ίδιες, αλλά για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (συμμέτοχοι-stakeholders: μέτοχοι, managers, εργαζόμενοι, ανταγωνιστές, καταναλωτές και κυβέρνηση) καθώς και για το σύνολο της οικονομίας, αφού αυτές αποτελούν τη βασική μέθοδο με την οποία η κάθε επιχείρηση μπορεί να αποκτήσει νέους πόρους, τους οποίους θα εκμεταλλευτεί για να αυξήσει τα εισοδήματά της και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της στην αγορά (Μαντζάρης, Ι. (2008), (Παζάρσκης, Μ. (2008) Ωστόσο, από έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές δεν συμβάλουν πάντα στην κερδοφορία των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, αλλά μερικές φορές καταστρέφουν και την αξία της επένδυσης των μετόχων των επιχειρήσεων που προχωρούν σε συγχώνευση ή εξαγορά.

1.2 Ορισμοί Σ&Ε

Κατά την *εξαγορά (acquisition)* μια επιχείρηση αποκτά μέρος ή το σύνολο της συμμετοχής (εταιρικά μερίδια ή μετοχές) σε μια άλλη επιχείρηση καταβάλλοντας χρηματικό αντάλλαγμα. Υπάρχουν οι απλές εξαγορές στις οποίες η εξαγοραζόμενη επιχείρηση εξακολουθεί να έχει νομική υπόσταση και οι συγχωνευτικές εξαγορές όπου η εξαγοραζόμενη επιχείρηση παύει να υφίσταται ως υποκείμενο δικαίου.

Η *συγχώνευση (merger)* είναι η πράξη κατά την οποία μια επιχείρηση (ή περισσότερες) λύεται και μεταβιβάζει το σύνολο της περιουσίας της έναντι ανταλλάγματος σε άλλη επιχείρηση που είτε προϋπάρχει είτε δημιουργείται για το σκοπό αυτό.

Η ουσιαστική διαφορά μεταξύ εξαγοράς και συγχώνευσης είναι ότι στην πρώτη το αντάλλαγμα είναι χρηματικό, ενώ στη δεύτερη πρόκειται για εταιρικά μερίδια, καθώς και ότι στις εξαγορές οι ιδιοκτήτες της εξαγοραζόμενης επιχείρησης δεν έχουν δικαίωμα λόγου, ενώ στις συγχωνεύσεις διατηρούν αυτό το δικαίωμα.

Οι εξαγορές και συγχωνεύσεις είναι είτε κάθετες είτε οριζόντιες,. Επίσης μπορούν να αφορούν την επέκταση προϊόντων ή/και αγορών ή και να είναι μη σχετιζόμενες, οπότε πραγματοποιούνται με κύριο σκοπό τη διασπορά του επιχειρηματικού κινδύνου.

Ως εξαγορά ορίζεται η πράξη με την οποία μια ή περισσότερες επιχειρήσεις μεταβιβάζουν χωρίς να ακολουθήσει εκκαθάριση, σε άλλη επιχείρηση το σύνολο της περιουσίας τους έναντι αποδόσεως στους μετόχους των εξαγοραζομένων εταιριών του αντίτιμου των μετοχών τους. Οι εξαγορές αφορούν τη μεταβίβαση του συνόλου ή πλειοψηφικού μέρους της ιδιοκτησίας μιας επιχείρησης σε μια άλλη, που καταβάλλει το αντίστοιχο αντίτιμο. Η μεταβίβαση γίνεται με καταβολή μετρητών ή με αγορά ανταλλαγή μετοχών, μέσω του χρηματιστηρίου. Σε πολλές περιπτώσεις η απόκτηση μειοψηφικού πακέτου μετοχών ή ανάλογου ποσοστού επί της συνολικής ιδιοκτησίας, εξασφαλίζει στην εξαγοράζουσα επιχείρηση ουσιαστικό έλεγχο, εάν με την μεταβίβαση είναι σε θέση να επηρεάσει κρίσιμες επιλογές των ανώτατων στελεχών αλλά και την στρατηγική της εξαγοραζόμενης οικονομικής μονάδας. Για την μελέτη

των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων τους , οι εξαγορές ομαδοποιούνται και αξιολογούνται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια.

1 Το είδος της εξαγοραζόμενης επιχείρησης. Εάν η επιχείρηση ανήκει στον δημόσιο τομέα και αγοράζεται από Ιδιωτική έχουμε παράλληλα με την εξαγορά την λεγόμενη ιδιωτικοποίηση.

2 Την προέλευση της εξαγοράζουσας επιχείρησης. Η εξαγοράζουσα εταιρεία μπορεί να είναι εγχώρια, ξένη ή πολυεθνική.

3 Τους οικονομικούς και επιχειρηματικούς στόχους της εξαγοράζουσας επιχείρησης. Τέτοιοι είναι :

- Η αμυντική ή επιθετική προσπάθεια προσαρμογής στον ανταγωνισμό,
- Η αύξηση του μεγέθους για πιο αποδοτική λειτουργία,
- Η απορρόφηση των ανταγωνιστών,
- Η ενίσχυση της θέσης στην αγορά,
- Η αξιοποίηση της συμπληρωματικότητας των δραστηριοτήτων ,
- Η προοπτική συγχώνευσης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης,
- Η συντονισμένη ανάπτυξη δραστηριοτήτων με την μορφή ομίλου εταιριών,
- Η ανάπτυξη και η επικερδής μεταπώληση της εξαγοραζόμενης επιχείρησης.
- Η επιλεκτική συρρίκνωση ή το κλείσιμο της εξαγοραζόμενης επιχείρησης,
- Η είσοδος σε νέα αγορά
- Η διαφοροποίηση αγαθών και υπηρεσιών κ.α.

Συγχώνευση είναι η οικονομική πράξη με την οποία δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις λύνονται με σκοπό τον σχηματισμό μιας , κατά κανόνα μεγαλύτερης και ισχυρότερης, οικονομικής μονάδας. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν τίθενται σε εκκαθάριση, επειδή η περιουσία τους δεν διανέμεται στους ιδιοκτήτες , αλλά μεταβιβάζεται στην προκύπτουσα από την συγχώνευση επιχείρηση.

Συγχώνευση ή εξαγορά είναι η ένωση δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων υπό ενιαία βούληση. Με τη συγχώνευση ή την εξαγορά δύναται μια ή περισσότερες εταιρείες να εξαφανίζονται ως αυτοτελή νομικά πρόσωπα και η περιουσία τους να μεταβιβάζεται, είτε σε μια νεοϊδρυόμενη, είτε σε μια υπάρχουσα εταιρεία. Επίσης, δύναται με τη

συγχώνευση των εταιρειών να επέρχεται η νομική ένωση αυτών, έτσι ώστε αντί να υπάρχουν δύο ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, να υπάρχει εφεξής μόνο ένα, στο οποίο ενώνονται τα περιουσιακά στοιχεία των εξαφανιζόμενων νομικών προσώπων

Αναλυτικά, οι ορισμοί των παραπάνω εννοιών από πλευράς τελικής νομικής οντότητας διακρίνονται σε: Συγχώνευση με απορρόφηση (merger by absorption), όπου στην αποκτούσα εταιρεία περιέρχονται όλα τα περιουσιακά στοιχεία και οι υποχρεώσεις της εξαγοραζόμενης επιχείρησης, συνεχίζει όμως να διατηρεί το όνομα και την οντότητά της. Μετά από την συγχώνευση η αποκτημένη επιχείρηση παύει να υφίσταται ως ξεχωριστή επιχειρησιακή οντότητα.

Συγχώνευση με σύσταση νέας εταιρείας (merger by consolidation), όπου στην περίπτωση αυτή πραγματοποιείται η δημιουργία μιας εξ' ολοκλήρου νέας εταιρείας, στην οποία περιλαμβάνονται και η αποκτούσα και η εξαγοραζόμενη εταιρεία παύοντας όμως και οι δύο την προηγούμενη νομική τους ύπαρξη. Συγχώνευση με εξαγορά (merger by acquisition), όπου μια εταιρεία αποκτά μια άλλη για μετρητά, μετοχές ή κ.ά., αλλά η εξαγοραζόμενη εταιρεία εξακολουθεί να υφίσταται ως νομική οντότητα.

Εκτός από τη νομική τους μορφή επί της συναλλαγής οι Σ&E μπορούν να διακριθούν με βάση τη συσχέτιση της δραστηριότητας της αποκτούσας με τη δραστηριότητα της εξαγοραζόμενης επιχείρησης. Έτσι λοιπόν με βάση το παραπάνω κριτήριο οι Σ&E κατηγοριοποιούνται σε τέσσερις κατηγορίες:

Οριζόντιες, όταν και οι δύο επιχειρήσεις παράγουν τα ίδια προϊόντα ή προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες. Δηλαδή, ως οριζόντια συγχώνευση και εξαγορά, είναι η συγχώνευση και η εξαγορά όπου οι ομοειδείς επιχειρήσεις συγχωνεύονται με ποικίλους τρόπους για να εξαλείψουν τον μεταξύ τους ανταγωνισμό, να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό της αγοράς και να ελέγξουν την αγορά του προϊόντος με όσο το δυνατό πιο αυξημένη τη διαπραγματευτική τους δύναμη.

Κάθετες, όταν μεταξύ τους υπάρχει σχέση πελάτη προμηθευτή και αποσκοπούν στην καθετοποίηση της παραγωγής, τον πλήρη έλεγχο των τιμών και τη μείωση του κόστους παραγωγής. Στην περίπτωση αυτή λοιπόν έχουμε συγχωνεύσεις επιχειρήσεων που απαρτίζουν διαδοχικά στάδια του κυκλώματος παραγωγής ή κυκλοφορίας αγαθών και υπηρεσιών και έχουν ως στόχο την εξουδετέρωση των

μειονεκτημάτων που προκύπτουν από τον κατακερματισμό της εργασίας ή να δημιουργήσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα μέσω μείωσης του κόστους παραγωγής.

Ομόκεντρη ή ομογενής Σ&Ε. Η ομόκεντρη ή ομογενής Σ&Ε υπάρχει μεταξύ επιχειρήσεων που είναι από τη μια στην ίδια βιομηχανία προϊόντος, αλλά από την άλλη όχι και στην ίδια γραμμή παραγωγής του προϊόντος. Στην κατηγορία αυτή των συγχωνεύσεων οι επιχειρήσεις που προσχωρούν σε αυτές αλληλοκαλύπτονται με συνδυασμένες ενέργειες, χωρίς να εξαρτάται η μία από την άλλη σε επίπεδο παραγωγής. Το επιχειρηματικό ρίσκο εδώ είναι μεγαλύτερο σε σχέση με τις κάθετες και οριζόντιες Σ&Ε.

Τη διαγώνια συγκέντρωση, κατά την οποία συγχωνεύονται επιχειρήσεις των οποίων τα προϊόντα, η τεχνολογία και οι πελάτες τελείως διαφέρουν. Σε αυτήν την περίπτωση δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις έχουν στρατηγικό στόχο την αύξηση του κέρδους και την καλύτερη οργάνωση και διοίκηση τους.

Επίσης οι Σ&Ε κατηγοριοποιούνται στα δύο παρακάτω είδη ανάλογα με τις διαθέσεις για συναίνεση της πράξης Σ&Ε από τις εμπλεκόμενες εταιρείες σε:

Φιλικές (amicable), όπου οι δύο εταιρείες επιθυμούν τη συγχώνευση ή εξαγορά και καθορίζουν από κοινό το αντίτιμό της.

Επιθετικές / εχθρικές (hostile), όπου η διοίκηση της εταιρείας - στόχου δεν εγκρίνει την προταθείσα αγορά. Σε αυτήν την περίπτωση η εξαγοράζουσα επιχείρηση προχωρά με τους παρακάτω τρόπους:

- Μέσω δημόσιας προσφοράς για να προσεγγίσει τη διοίκηση της εξαγοραζόμενης επιχείρησης αλλά και τους μετόχους της.
- Με κατάληψη της επιχείρησης – στόχου (target company), όπου ως κατάληψη ορίζουμε την πράξη εκείνη κατά την οποία η εξαγοράζουσα επιχείρηση καταλαμβάνει την εξαγοραζόμενη, αποκτώντας με αργό ρυθμό και με έμμεσο τρόπο μετοχές της εξαγοραζόμενης με τελικό στόχο τον έλεγχο της επιχείρησης στόχου.
- Με συνδυασμό των δύο παραπάνω στρατηγικών, κατά την οποία η εξαγοράζουσα επιχείρηση αποκτά ένα μέρος του μετοχικού κεφαλαίου, είτε από αυτούς που κατέχουν λίγες μετοχές είτε από αυτούς που κατέχουν μεγάλο

αριθμό μετοχών και το υπόλοιπο που απομένει για να αποκτήσει την πλειοψηφία προσπαθεί να το λάβει μέσω δημόσιας προσφοράς

Οι Σ&Ε έπειτα σε σχέση με τους επιθυμητούς στόχους που πρέπει να επιτευχθούν διακρίνονται στις εξής τρεις:

- Επενδυτική Σ&Ε. Επενδυτική εξαγορά είναι η απόκτηση μιας επιχείρησης με μοναδικό σκοπό το κέρδος. Δηλαδή στην περίπτωση αυτή η εξαγοράζουσα επιχείρηση επιδιώκει την είσοδό της σε ένα κλάδο για πρώτη φορά χωρίς να γνωρίζει την τεχνογνωσία και χωρίς να προβεί σε αλλαγές στην διοίκηση της εξαγοραζόμενης επιχείρησης, αλλά έχει ως μοναδικό στόχο το κέρδος.
- Ανανεωτική ή συμπληρωματική Σ&Ε. Στην περίπτωση αυτή συγκεντρώνονται επιχειρήσεις που δεν παρουσιάζουν καμιά ομοιότητα ή παραγωγική εξάρτηση, των οποίων όμως η δραστηριότητα αλληλοσυμπληρώνεται, όπως π.χ. όταν συνασπίζονται μια ξενοδοχειακή με μια συγκοινωνιακή επιχείρηση για τη μεταφορά των τουριστών ή με μια επιχείρηση ψυχαγωγίας για την ψυχαγωγία αυτών, ή με μια επιχείρηση τουριστικών πρακτορεύσεων. Απόκτηση με Σ&Ε για Άμεση Ρευστοποίηση. Σε αυτήν τη συγχώνευση και εξαγορά η επιχείρηση πουλάει τα πάγιά της σε τρίτους σε μεγαλύτερη τιμή από το κόστος εξαγοράς ολόκληρης της επιχείρησης. Τέτοιου είδους ενέργειες πρωτοεμφανίστηκαν το 1953 στην Αγγλία, όταν ο Charles Clore έκανε την εχθρική εξαγορά της εταιρείας “Sears”

Εν κατακλείδι, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις ανταποκρίνονται σε μια τάση της αγοράς για δημιουργίας ισχυρών επιχειρήσεων και ομίλων ικανών :

- Να ανταπεξέλθουν στις συνθήκες μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας
- Να αξιοποιήσουν στον υψηλότερο βαθμό το ανθρώπινο δυναμικό,
- Να εκμεταλλευτούν τις νέες τεχνολογίες συγκέντρωσης, διαχείρισης και διάχυσης της πληροφορίας και
- Να αξιοποιήσουν τις συνεργίες.

1.3 Ιστορική Εξέλιξη-Κύματα Σ&Ε

Οι παράγοντες που οδηγούν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές είναι οι αναδιαρθρώσεις σε κλάδους, οι εξελίξεις σε νέες τεχνολογίες, όπως είναι οι τηλεπικοινωνίες και η πληροφορική, οι κυβερνητικές ρυθμίσεις, ή αντιθέτως οι απορρυθμίσεις και η φιλελευθεροποίηση των αγορών και η γενικότερη μακροοικονομική κατάσταση.

Υπάρχουν δηλαδή μικροοικονομικοί και μακροοικονομικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη δραστηριότητα των Σ&Ε, ενώ με τη βοήθεια της PEST Analysis και της Ανάλυσης των πέντε δυνάμεων του Porter μπορούμε να κατανοήσουμε τις αλλαγές που συμβαίνουν στο μακρο- και μικρο- περιβάλλον των επιχειρήσεων. Οι διάφορες αλλαγές συχνά οδηγούσαν σε αυξημένες περιόδους δραστηριότητας Σ&Ε (κύματα Σ&Ε).

Στις Η.Π.Α. διακρίνονται 5 κυρίως κύματα από το 1890 μέχρι σήμερα. Τα 3 πρώτα αφορούν στις παρακάτω περιόδους:

1890-1905: Δημιουργία των μεγάλων μονοπωλίων (π.χ. General Electric, Eastman Kodak, American Tobacco, Du Pont, κλπ.).

Δεκαετία 1920: Δημιουργία των ολιγοπωλίων και κάθετη ολοκλήρωση (σημαντικά γεγονότα: αυστηρή αντιμονοπωλιακή νομοθεσία: Clayton Act, διάσπαση της Standard Oil).

Δεκαετία 1960: Ανάπτυξη των conglomerates (τάση για επέκταση των επιχειρήσεων σε ασυσχέτιστες δραστηριότητες με διαγώνιες Σ&Ε λόγω της αυστηρής αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας).

Σε όρους δολαρίων (προσαρμοσμένα για τον πληθωρισμό με βάση το έτος 1972), η αξία των Σ&Ε του πρώτου κύματος ήταν 26 δις., του δεύτερου 30 δις. και του τρίτου 69 δις 27.

Το τέταρτο κύμα και πέμπτο κύμα καλύπτει την περίοδο 1980-2000. Αναλυτικότερα:

Το τέταρτο κύμα καλύπτει την περίοδο της δεκαετίας του 1980 (μέχρι και το 1989) και χαρακτηρίζεται από εχθρικές εξαγορές και αποσχίσεις τμημάτων ή κλάδων επιχειρήσεων (divestitures) οι οποίες απαρτίζουν περίπου το 20% με 30% της

δραστηριότητας των εξαγορών. Σε αυτήν την περίοδο όπως αναφέρουν οι Shleifer & Vishny (1991) έγινε η αντιστροφή της τάσης για διαφοροποίηση, ήτοι το λεγόμενο de-conglomeration, η συγκέντρωση στα core-activities και η αύξηση της χρήσης του outsourcing. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται επίσης από την εκτεταμένη χρήση δανειακών κεφαλαίων και ομολόγων υψηλού κινδύνου (junk bonds) για τη χρηματοδότηση των εξαγορών τύπου leverage buy-outs (LBOs).

Το πέμπτο κύμα καλύπτει την περίοδο της δεκαετίας του 1990 (1993-1999), και το μεγαλύτερο όλων μέχρι σήμερα τόσο από πλευράς αξίας, φθάνοντας το έτος 2000 στο σημείο των 1,75 τρις USD. Σε σχέση με 324 δις USD το έτος 1989, η αξία των αποσχίσεων το ίδιο έτος ήταν 358 δις USD συγκρινόμενη με 108 δις USD το 1988

Εξαγορές οι οποίες γινόταν με σκοπό την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μέσω της απόκτησης πόρων και ικανοτήτων (Θεωρία Πόρων και Ικανοτήτων). Ανάπτυξη κλάδων νέων τεχνολογιών (διαδίκτυο, καλωδιακή και δορυφορική τηλεόραση, τηλεπικοινωνίες).

Δημιουργία-ανάπτυξη υπερεθνικών οργανισμών, όπως η Ε.Ε. (νομισματική ένωση), NAFTA, Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου. Παγκοσμιοποίηση προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαιαγορών. Απορρύθμιση και φιλελευθεροποίηση αγορών, και ιδιωτικοποιήσεις, κλάδων όπως τραπεζικά ιδρύματα, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και υγείας, κλπ. (deregulation & liberalization of markets). Αναδιάρθρωση κλάδων που ήταν σε φάση ωριμότητας, όπως τράπεζες, αυτοκινητοβιομηχανία, βιομηχανία τροφίμων κλπ. Επικράτηση της αρχής της μεγιστοποίησης του πλούτου των μετόχων (shareholder maximization value) σε περισσότερες χώρες από τις Αγγλοσαξωνικές χώρες (πέραν των Η.Π.Α. και το Ηνωμένο Βασίλειο).

Για την πρώτη δεκαετία της δεύτερης χιλιετίας που διανύσαμε, οι μέχρι τώρα ενδείξεις που υπήρξαν δείχνουν ότι μετά την ύφεση στην Αμερικανική αλλά και την Παγκόσμια οικονομία το 2001, φαίνεται ότι οι Σ&Ε άρχισαν να αναπτύσσονται πάλι ραγδαία ακολουθώντας τη μεγάλη άνοδο της Αμερικανικής οικονομίας όπως αυτή εκφράζεται από την εκρηκτική ανάπτυξη της κεφαλαιαγοράς. Πιο συγκεκριμένα το 2003 ξεκίνησε η αύξηση των Σ&Ε μετά από δύο πτωτικές χρονιές, έτσι από 439 δις USD το 2002 έφτασαν τα 570 δις USD παρουσιάζοντας αύξηση 30% περίπου, με το Χρηματιστηριακό κλάδο να κατέχει το 27% αυτών. Η αυξητική πορεία συνεχίστηκε με εντονότερους ρυθμούς το 2004 φθάνοντας τα δις USD, αύξηση δηλαδή της τάξης

του 48% περίπου σε σχέση με το 2003 και το Χρηματοοικονομικό κλάδο να πρωταγωνιστεί και πάλι κατέχοντας το 19%. Τέλος για το 2005 η πορεία συνεχίστηκε με αυξητικούς ρυθμούς της τάξης του 33% φτάνοντας τα 1.1 τρις USD με τον τομέα της Ενέργειας να αντικαθιστά τον Χρηματοοικονομικό κλάδο στην πρώτη θέση φτάνοντας το 16% περίπου ενώ μετά το 2009 υπάρχει μείωση της αυξητικής μεταβολής των Σ&Ε.

Και η Ευρώπη όμως δεν έμεινε αμέτοχη στις νέες εξελίξεις και ευκαιρίες που προδιαγράφονται στον επιχειρηματικό τομέα. Ακόμη και σήμερα, η κυριότερη επιχειρηματική κίνηση ήταν η πρωτόγνωρη για τα ευρωπαϊκά δεδομένα εξαγορά του γερμανικού ομίλου τηλεπικοινωνιών Mannesmann από τη βρετανική Vodafone AirTouch (προϊόν της συγχώνευσης την ίδια χρονιά των εταιρειών Vodafone και AirTouch Communications) της οποίας η αξία ανήλθε σε 161 δις USD.

Το βασικό χαρακτηριστικό των τελευταίων ετών ήταν επίσης η αλματώδης αύξηση του αριθμού των επιθετικών Σ&Ε, η αξία των οποίων το 1999 αντιπροσώπευε το 14% της συνολικής αξίας των εξαγορών και συγχωνεύσεων που πραγματοποιήθηκαν.

Ανάμεσα στις σημαντικότερες επιθετικές εξαγορές της περιόδου αυτής θα μπορούσαμε να ξεχωρίσουμε την εξαγορά της αγγλικής εταιρείας τσιμέντου Blue Circle από τη Γαλλική Lafarge (η οποία στην Ελλάδα εξαγόρασε την εταιρεία τσιμέντου ΑΓΕΤ Ηρακλής). Το 2006 ήταν το έτος εντός του οποίου έγινε ο μεγαλύτερος αριθμός επιθετικών εξαγορών των τελευταίων ετών.

Επίσης μια σημαντική εξέλιξη που πρόκειται να ενταθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια είναι η δυναμική διεξόδου της Κίνας στο παιχνίδι των εξαγορών. Όλα άρχισαν στα τέλη του 2004 - αρχές του 2005, όταν η κινέζικη Lenovo εξαγόρασε το τμήμα των προσωπικών υπολογιστών της μεγάλης IBM. Ποιος θα περίμενε ότι η επιχείρηση που ουσιαστικά “δημιούργησε” τον προσωπικό υπολογιστή, δύο δεκαετίες μετά θα πωλούσε το τμήμα αυτό σε μια άλλη εταιρεία (και μάλιστα) από την Κίνα. Ένα άλλο χαρακτηριστικό των τελευταίων ετών ήταν η αύξηση του αριθμού των Σ&Ε μεταξύ επιχειρήσεων που εδρεύουν και δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές χώρες. Είναι ενδεικτικό ότι σταδιακά παύουν να υπάρχουν αμερικανικές, γερμανικές ή ιαπωνικές επιχειρήσεις και αρχίζουν να δημιουργούνται πολυσχιδείς όμιλοι εταιρειών (π.χ. Daimler – Chrysler). Αυτό συμβαίνει γιατί ολοένα και μεγαλύτερη απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, σε συνδυασμό με τις νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν από

την παγκοσμιοποίηση, προσέφεραν πλήθος επιχειρηματικών ευκαιριών και ταυτόχρονα κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη της ενδυνάμωσης και ισχυροποίησης των επιχειρήσεων. Όσον αφορά τους επιμέρους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, ο κλάδος των τηλεπικοινωνιών έχει αναμφισβήτητα την πρωτοκαθεδρία στις Σ&Ε. Ακολουθεί ο τραπεζικός κλάδος, ο κλάδος των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στα ΜΜΕ, οι φαρμακοβιομηχανίες, οι εταιρείες λογισμικού και οι αυτοκινητοβιομηχανίες.

Τέλος το Ηνωμένο Βασίλειο ξεχωρίζει από όλες τις χώρες της Ε.Ε. τόσο από πλευράς έντασης της δραστηριότητας των Σ&Ε, όσο και από πλευράς εξωστρέφειας σε διεθνείς Σ&Ε. Την περίοδο 1998-99, το Ηνωμένο Βασίλειο συγκέντρωνε το 26% της διεθνούς δραστηριότητας Σ&Ε χωρών μελών της Ε.Ε., συγκρινόμενο με τα αντίστοιχα ποσοστά 16% για τη Γερμανία, 13% για τη Γαλλία και 9% για την Ολλανδία. Αυτό δεν είναι τυχαίο καθώς η Μ. Βρετανία, χαρακτηρίζεται από ένα πολύ διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τις ελεύθερες αγορές και αντίστοιχη νοοτροπία. Το Λονδίνο ιδιαίτερα αποτελεί ένα από τους μεγαλύτερους πόλους έλξης του διεθνούς κεφαλαίου σε όλον τον κόσμο.

1.4 Λόγοι – Κίνητρα Συγχωνεύσεων και Εξαγορών

1.4.1 Οικονομίες Κλίμακας

Οι συγχωνεύσεις εταιρειών προκαλούν οικονομίες κλίμακας από τη στιγμή που η νέα εταιρεία έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει με μικρότερο κόστος και αποτελεσματικότερα σε σχέση όταν λειτουργούσαν οι δύο αυτές εταιρείες ξεχωριστά. Οι οικονομίες κλίμακας λοιπόν προκύπτουν από το αυξημένο μέγεθος της νέας επιχείρησης. Οι οικονομίες κλίμακας συναντώνται τόσο σε οριζόντιες όσο και σε κάθετες συγχωνεύσεις, κλπ. Οικονομίες κλίμακας σε κάθετες συγχωνεύσεις μπορούν να επιτευχθούν στη διαχείριση των αποθεμάτων, στην αγορά πρώτων υλών ή στον τομέα της παραγωγής. Παράδειγμα που αντιστοιχεί στην παραπάνω περίπτωση μπορούμε να αναφέρουμε το γεγονός ότι οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες έχουν ιδιόκτητα αεροπλάνα, γνωρίζοντας την δυναμικότητά τους και την ζήτηση που μπορούν να ικανοποιήσουν. Επίσης, μπορούν να εμφανιστούν και σε άλλους

λειτουργικούς τομείς μιας επιχείρησης όπως στην προβολή, την έρευνα και ανάπτυξη ή τη διανομή. Η εξοικονόμηση κόστους είναι συνήθως υψηλή, όταν η αγοράστρια και η εξαγοραζόμενη επιχείρηση ανήκουν στον ίδιο κλάδο. Οι δύο εταιρίες μπορούν να επωφεληθούν από την τεχνολογική γνώση και τις μεθόδους που ήδη εφαρμόζουν και γενικότερα να μεταφέρει η μία στην άλλη το 'know-how'.

1.4.2 Αύξηση διαφοροποίησης – Διασποράς Δραστηριοτήτων

Μια επιχείρηση επιδιώκει πολλές φορές να διαφοροποιήσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την παραγωγή της εισερχόμενη σε άγνωστες γι' αυτήν αγορές. Σε αυτήν την περίπτωση συναντά πολλές δυσκολίες, κυρίως, επειδή τα στελέχη δεν έχουν γνώση των αγορών αυτών. Η εξαγορά λοιπόν μιας επιχείρησης που είναι χρόνια εγκαταστημένη στην αγορά αυτή αποτελεί πιο ασφαλή τρόπο διαφοροποίησης, είτε όσον αφορά σχετικούς είτε άσχετους κλάδους παραγωγής. Συγχωνεύοντας επομένως επιχειρήσεις από διαφορετικούς χώρους επιτυγχάνεται διασπορά του κινδύνου. Η πρόσβασή της στην ήδη υπάρχουσα γνώση των στελεχών αλλά και στην παραγωγική διαδικασία της εταιρείας-στόχου, στην οποία θέλουν να επεκταθούν, αποτελεί για την επιχείρηση-αγοραστή ένα επιπλέον πλεονέκτημα. Ωστόσο το πλεονέκτημα αυτό δεν κατανοείται τόσο από τους μετόχους διότι εάν θέλουν να διαφοροποιήσουν τον κίνδυνό τους μπορούν να το κάνουν διαφοροποιώντας τις επενδύσεις στο χαρτοφυλάκιό τους. Γι' αυτό το λόγο συχνά τίθεται σε αμφισβήτηση η άποψη ότι η διαφοροποίηση του κινδύνου σε μια επιχείρηση με διάφορες επιχειρηματικές δραστηριότητες διαφοροποιεί σημαντικά και τον κίνδυνο των μετόχων.

1.4.3. Αύξηση της δύναμης στην αγορά

Η αύξηση μεριδίου αγοράς κυρίως μέσω οριζόντιας συγχώνευσης, είναι ένας άλλος τρόπος που συμβάλλει σε αυξημένη κερδοφορία της ενιαίας επιχείρησης, καθώς αυτό οδηγεί σε μονοπωλιακά κέρδη, επειδή παρουσιάζεται αύξηση της τιμής λόγω έλλειψης ανταγωνισμού. Το ίδιο συμβαίνει και στις κάθετες συγχωνεύσεις καθώς, π.χ. η εξαγορά ενός βασικού προμηθευτή αυξάνει τα εμπόδια εισόδου στην αγορά. Από την άλλη μεριά, η αύξηση της δύναμης στην αγορά την διευκολύνει να προσελκύσει τα ικανότερα στελέχη της αγοράς, να προχωρεί σε Σ&Ε με ευνοϊκούς όρους γι' αυτήν και να υλοποιεί στρατηγικές συμμαχίες. Έτσι λοιπόν από

κοινωνιολογική άποψη γνωρίζοντας το πλαίσιο των πέντε δυνάμεων του Porter, η επιχείρηση βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση σε σχέση με προμηθευτές, πελάτες και ανταγωνιστές.

Εντούτοις, σε αντιπαράθεση με τα παραπάνω, ο Jensen (1984) και οι Ravenscraft & Scherer (1987) υποστηρίζουν ότι η θεωρία για δημιουργία μονοπωλιακών συνθηκών στην αγορά, όπως απέδειξαν με τις έρευνες τους, δεν είναι ιδιαίτερα δόκιμη και σωστή. Τα αποτελέσματα που βρήκαν έδειξαν ότι σε ελάχιστες περιπτώσεις μη οριζόντιων Σ&Ε μπορεί να επιτευχθούν μονοπωλιακά οφέλη. Επίσης, είναι γεγονός ότι στις περισσότερες χώρες υπάρχουν αντιμονοπωλιακοί νόμοι (“anti-trust laws”) που προσπαθούν να αποτρέψουν την εμφάνιση τέτοιων καταστάσεων.

1.4.4. Καταπολέμηση προβλημάτων εισόδου

Με τις συγχωνεύσεις και τις εξαγορές επιτυγχάνεται ευκολότερα η είσοδος σε μια νέα αγορά που συνεπάγεται πολλές επενδυτικές ευκαιρίες και πλεονεκτήματα. Πιθανά εμπόδια που υπάρχουν κατά την διείσδυση των επιχειρήσεων σε μια νέα χώρα, όπως είναι τα μεγάλα ποσά επένδυσης για εξοπλισμό, εγκαταστάσεις, διαφήμιση και προώθηση προϊόντων ξεπερνιούνται, δεδομένου ότι με την συγχώνευση μιας επιχείρησης με μία άλλη που δραστηριοποιείται σε μια συγκεκριμένη αγορά, η πρώτη μπορεί να εισχωρήσει σε αυτήν την αγορά εκμεταλλευόμενη το know-how και τα υπάρχοντα δίκτυα διανομής.

1.4.5. Φορολογικές εξοικονομήσεις

Οι φορολογικές εξοικονομήσεις μπορούν να προκύψουν είτε από φορολογικά κίνητρα που παρέχει η κυβέρνηση, όπως είναι οι μειωμένοι φορολογικοί συντελεστές για συγχωνεύσεις, είτε από τη μεταφορά ζημιών από την μία επιχείρηση στην άλλη για τη μείωση του πραγματικού φορολογικού συντελεστή. Έτσι λοιπόν, εάν συγχωνευθούν οι δύο επιχειρήσεις, η ζημιά της μιας θα αφαιρεθεί από τα κέρδη της άλλης και η ενοποιημένη επιχείρηση θα παρουσιάζει μικρότερο φορολογικό εισόδημα, και μικρότερες επομένως φορολογικές επιβαρύνσεις.

1.4.6. Στρατηγικά πλεονεκτήματα

Οι στρατηγικές συμμαχίες βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο, διατηρώντας ταυτόχρονα την ανεξαρτησία τους. Χρησιμοποιώντας τις συμμαχίες ως μέσο ανάπτυξης, ακόμα και μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή και στο μάρκετινγκ, ολοκληρώνουν αποτελεσματικότερα τα σχέδιά τους και έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίσουν πιο άμεσα νέες γεωγραφικές αγορές.

1.4.7. Αυξημένη δανειακή ικανότητα

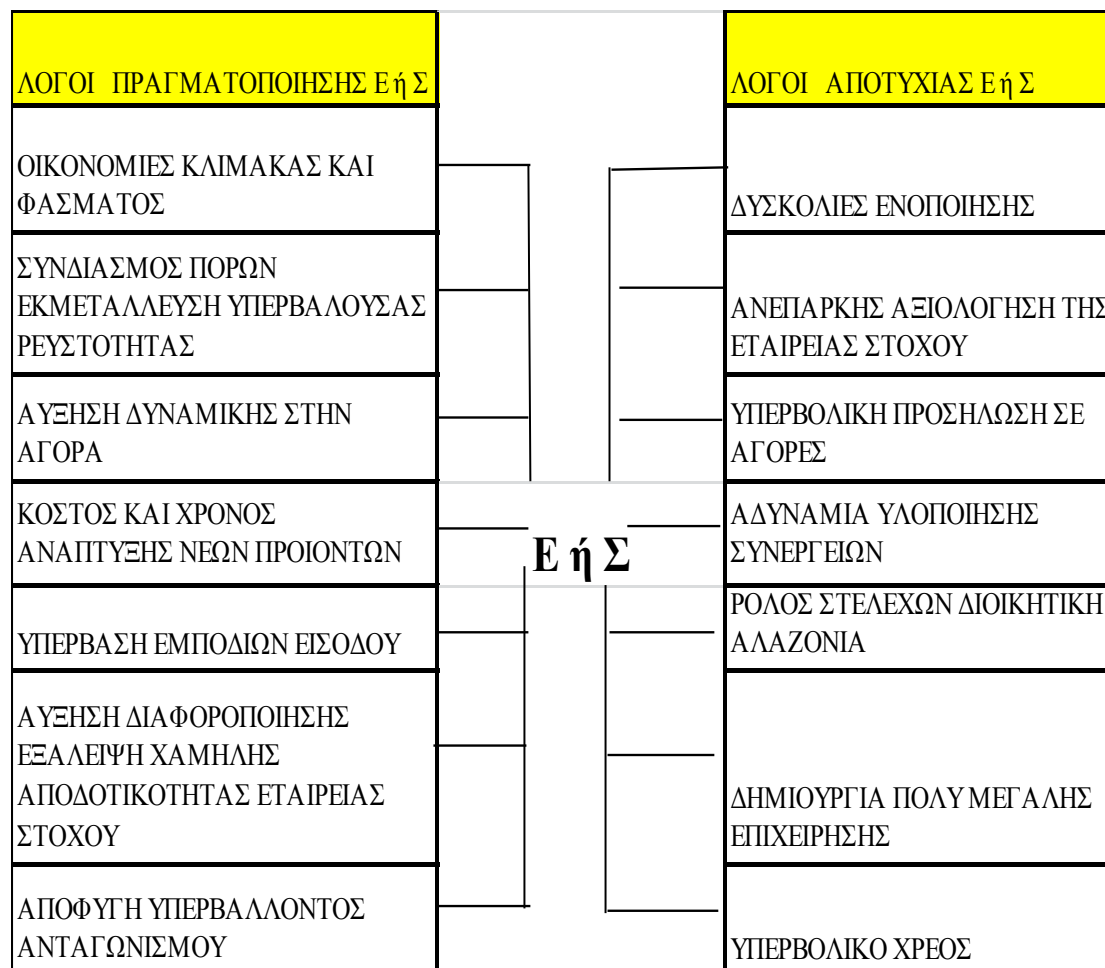
Η αυξημένη δανειακή ικανότητα που προκύπτει από την πιθανή διαφορά του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης μεταξύ των συγχωνευόμενων εταιριών, ή από τη μειωμένη συσχέτιση των ταμειακών ροών των συγχωνευόμενων επιχειρήσεων στην περίπτωση conglomerate mergers, το οποίο λέγεται co-insurance effect λόγω του ότι οι ροές της μίας επιχειρήσεως ασφαλίζουν κατά κάποιο τρόπο τις ροές της άλλης, μειώνοντας τον κίνδυνο χρεωκοπίας της ενιαίας εταιρίας. Έπειτα όταν συγχωνεύονται δύο επιχειρήσεις που δεν έχουν υποχρεωτικά το ίδιο αντικείμενο μειώνεται ο κίνδυνος της επιχείρησης και η διασπορά αυτού που γίνεται σε τέτοιο σημείο, ώστε να είναι μικρότερος από το άθροισμα των κινδύνων των δύο επιχειρήσεων όταν λειτουργούσαν ξεχωριστά. Επιπρόσθετα, μια επιχείρηση μπορεί να έχει πρόβλημα σε περιορισμούς στην εξεύρεση εξωτερικής χρηματοδότησης, λόγω υψηλού κόστους κεφαλαίου. Άρα, μια Σ&Ε αποτελεί πιθανή και ενδεχόμενη λύση σε αυτό το πρόβλημα της υψηλού κόστους χρηματοδότησης, γεγονός που αφορά κυρίως τις νέες και αναπτυσσόμενες εταιρίες . Άρα με τη συγχώνευση προκύπτουν χαμηλότερα επίπεδα τόκων και μεγαλύτερες φορολογικές απαλλαγές, ενώ μειώνεται η πιθανότητα χρεοκοπίας.

1.4.8. Συνδυασμός και αλληλοσυμπλήρωση πόρων

Οι πόροι στους οποίους περιλαμβάνονται οι πρώτες ύλες μέχρι το διοικητικό προσωπικό αποτελούν ένα ακόμη κίνητρο για συγχωνεύσεις μεταξύ των επιχειρήσεων. Η επιχείρηση-αγοραστής μπορεί από την αρχή να θέλει να εξαγοράσει

την επιχείρηση στόχο για να εκμεταλλευτεί κάποιες ικανότητες της, όπως είναι η πρόσβασή της σε φθηνές πρώτες ύλες, το δίκτυο διανομής της, αλλά ακόμα και τα ικανά στελέχη της.

Σχήμα 1. Λόγοι εξαγοράς – Συγχωνεύσεων



Πηγή: (Καζάζης, 2006)

1.5 Εξαγορές, Συγχωνεύσεις και Επιτροπές Ανταγωνισμού

Για να πραγματοποιηθεί μία συγχώνευση, αναγκαία είναι η άδεια από την αρμόδια επιτροπή ανταγωνισμού. Για εξαγορές και συγχωνεύσεις εθνικού χαρακτήρα, αρμόδιες είναι οι εθνικές επιτροπές, (π.χ. Ελληνική επιτροπή ανταγωνισμού).

Στον Ευρωπαϊκό χώρο, αρμόδια επιτροπή για εξαγορές και συγχωνεύσεις είναι Ευρωπαϊκή επιτροπή ανταγωνισμού. Στις ΗΠΑ αρμόδιες υπηρεσίες είναι το Federal Trade Commission (FTC) και το Department of Justice (DOJ).

Μερικές φορές, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις ματαιώνονται από τις επιτροπές ανταγωνισμού. Στην προσπάθειά τους να αποτρέψουν φαινόμενα μονοπωλίων και να προστατέψουν την εύρυθμη λειτουργία των αγορών, οι επιτροπές αυτές θέτουν εμπόδια στις εξαγορές και συγχωνεύσεις.

Στοιχεία για τα εμπόδια Ευρωπαϊκών εξαγορών και συγχωνεύσεων παρουσιάζουν στη μελέτη τους οι Duso, Gugler και Yurtoglu (2008). Συγκεκριμένα αναφέρουν πως στο 90% των περιπτώσεων η Ευρωπαϊκή επιτροπή απεφάνθη πως δεν αποτελούν απειλή για τον ανταγωνισμό, ενώ από το υπόλοιπο 10%, στις 3 από τις 4 περιπτώσεις συγχωνεύσεων, η άδεια δίνεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις και δεσμεύσεις.

Με αυτόν το τρόπο η εν λόγω επιτροπή έχει αποτρέψει 21 εξαγορές και συγχωνεύσεις για το διάστημα 1990-2007.

1.6 Τα οφέλη των συγχωνεύσεων και των εξαγορών

Σε ανταγωνιστικές αγορές οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές έχουν τουλάχιστον δύο οφέλη αποτελεσματικότητας. Το ένα σχετίζεται με το μανάτζμεντ ενώ το άλλο συνδέεται με την μείωση του κόστους των συναλλαγών. Τα οφέλη μιας επιτυχημένης συγχώνευσης ή εξαγοράς προκύπτουν σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο. Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο οφέλη αποτελούν:

- Η αύξηση των κερδών ανά μετοχή
- Η μείωση του δείκτη P/E και οι συνεργίες που δημιουργούνται σε θέματα ρευστότητας.
- Τα φορολογικά οφέλη που προκύπτουν μέσω της αλλαγής της κλίμακας φορολόγησης επί των κερδών, μέσω της αύξησης του ορίου των αποθεματικών ή μέσω ενός συνδυασμού των δύο ανωτέρω παραγόντων.

Σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο τα οφέλη είναι:

- Η αύξηση της δανειοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης. Η μεγιστοποίηση των μεγεθών του ενοποιημένου, πλέον, ισολογισμού

οδηγεί σε μεγαλύτερο ύψος ιδίων κεφαλαίων, μειώνοντας τον κίνδυνο που αναλαμβάνουν οι μέτοχοι.

- Η μείωση του συνολικού δανεισμού του νέου σχήματος με παράλληλη βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης της επιχείρησης.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο τα οφέλη που προκύπτουν είναι:

- Η δημιουργία και η εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας και φάσματος που εμφανίζονται σε επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους. Οι οικονομίες κλίμακας μεταφράζονται σε οικονομική αξία, μέσω του αυξημένου μεγέθους και της αυξημένης παραγωγικής ικανότητας, την οποία αποκτά ή επιχείρηση για το χαρτοφυλάκιο των αγαθών και των υπηρεσιών της. Επιπρόσθετα σε μακροχρόνιο επίπεδο, επιτυγχάνεται αύξηση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης σε επίπεδο κλάδου και αγοράς, ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η διαπραγματευτική της ικανότητα σε επίπεδο προμηθειών ενδιάμεσων υποπροϊόντων.
- Η ενδυνάμωση της επιχείρησης, μέσω της μειωμένης έντασης του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται στον κλάδο.
- Η απόκτηση αποκλειστικής (σε ορισμένες περιπτώσεις) τεχνολογικής γνώσης και ειδικών επιχειρηματικών ικανοτήτων. Επιχειρήσεις μικρού μεγέθους, λόγω της άμεσης επαφής μεταξύ των διοικητικών στελεχών αναπτύσσουν ένα «ομαδικό κεφάλαιο» σημαντικής δυναμικής, το οποίο οι μεγάλες επιχειρήσεις λόγω του μεγέθους της δεν μπορεί να το επιτύχει (το μεγάλο μέγεθος λειτουργεί σε αυτή την περίπτωση ως αντικίνητρο για την ανάπτυξη ομαδικού πνεύματος εργασίας).
- Η δημιουργία συνεργιών που προκύπτουν από τη συγχώνευση ή την εξαγορά.
- Η γένεση πολυσχιδών επιχειρηματικών ομίλων οι όποιοι είναι ικανοί να ανταποκριθούν σε νέες μελλοντικές εξαγορές και συγχωνεύσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

2.1 Εισαγωγή στις αερομεταφορές παγκοσμίως

Μια ιστορική αναδρομή της εξέλιξης των μεταφορών μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι είχαν ιδιαίτερο ρόλο σε όλες τις φάσεις εξέλιξης των κοινωνιών. Από την αρχέγονη εξυπηρέτηση των βασικών βιοτικών αναγκών των ατόμων μέχρι την πορεία ανάπτυξης των σύγχρονων κοινωνιών οι μεταφορές ήταν ισχυρή και καθοριστική παράμετρος δημιουργίας των αστικών πυρήνων, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, της συσσώρευσης του εργατικού δυναμικού και της αξιοποίησης των παραγωγικών τομέων της οικονομίας. Είχαν σημαίνοντα ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών, αποτέλεσαν προσδιοριστικό παράγοντα για την ενδυνάμωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής τους και χρησιμοποιήθηκαν ως εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής στις περιπτώσεις, όπου απαιτήθηκε προσπάθεια για τη μείωση των περιφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων τους (Σίδερη, 2003:163).

Η σημασία των μεταφορών στην ανάκαμψη των ευρωπαϊκών οικονομιών αναγνωρίστηκε ιδιαίτερα μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο. Η συνθήκη της Ρώμης περιλαμβάνει ξεχωριστό κεφάλαιο για τις μεταφορές στο οποίο αναφέρεται η ανάγκη δημιουργίας κοινής πολιτικής μεταφορών.

Η πρόσβαση σε ανθρώπους, αγαθά και υπηρεσίες είναι - και παραμένει - στοιχείο ζωτικής σημασίας στην οικονομική ανάπτυξη, στις χώρες του ΟΟΣΑ όπως και αλλού. Η μεταφορά - η κυκλοφορία των ατόμων και των εμπορευμάτων - είναι ένα από τα θεμελιώδη μέσα, μέσω των οποίων οι κυβερνήσεις εξασφαλίζουν πρόσβαση. Σε οικονομικούς όρους, η μεταφορά είναι μια σημαντική δραστηριότητα: η παραγωγή, η συντήρηση και η χρήση της υποδομής των μεταφορών και του κινητού εξοπλισμού αντιπροσωπεύουν το 4-8% του ΑΕΠ και το 2-4% του εργατικού δυναμικού. Ιστορικά, έχει υπάρξει ένας ισχυρός συσχετισμός μεταξύ της συνολικής αύξησης του ΑΕΠ και της επέκτασης του τομέα των μεταφορών (ΟΟΣΑ, 2002α).

Η οικονομική ανάπτυξη, που γνώρισαν τις τελευταίες δεκαετίες οι οικονομίες του Δυτικού κόσμου, είχε ως αποτέλεσμα ουσιαστικές αλλαγές στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών, με έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών. Η αγορά των μεταφορών που άλλοτε, λόγω της ανεπάρκειας των διαθέσιμων

μέσων, κυριαρχείτο από την προσφορά, τώρα όλο και περισσότερο καθορίζεται από τη ζήτηση. Έτσι, το παιχνίδι του ανταγωνισμού παίζεται εντονότερα ανάμεσα στους διάφορους τρόπους μεταφοράς. Τα κριτήρια για την επιλογή μέσου μεταφοράς είναι πλέον η ταχύτητα, η άνεση, η ακρίβεια της άφιξης και της αναχώρησης του δρομολογίου, η συνέπεια και αξιοπιστία και η ασφάλεια (Σαμπράκος, 2005 :116).

Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (2002α), η αερομεταφορά είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τρόπος μεταφοράς αν και ο όγκος των επιβατών που ταξίδεψαν αεροπορικώς το 1997 ήταν περίπου το 10% του συνολικού των επιβατών που ταξίδεψαν στις χώρες του ΟΟΣΑ ενώ έχει επεκταθεί σε ένα μέσο ποσοστό 9% ετησίως από το 1960.

2.1.1 Προσδιορισμοί και χαρακτηριστικά

Οι Benson και συν. (1994) ορίζουν την μεταφορά ως *«εκείνο το μέρος της οικονομικής δραστηριότητας που ενδιαφέρεται για την μεγέθυνση της ανθρώπινης ικανοποίησης με το να αλλάζει την γεωγραφική θέση των αγαθών ή των ανθρώπων»* και προσδιορίζουν ως κύριες μορφές μεταφοράς την οδική, την σιδηροδρομική, την θαλάσσια, την εναέρια καθώς και την μεταφορά μέσω αγωγών. Οι πρώτες ύλες παραλαμβάνονται σε μέρη όπου είναι διαθέσιμη η πλέον συμφέρουσα οικονομικά κατασκευή, ή τα τελικά προϊόντα στα σημεία όπου βρίσκονται οι περισσότεροι από τους καταναλωτές. Όπως παρατηρούν *«η μεταφορά δημιουργεί τη χρησιμότητα του χώρου»* (Benson et al., 1994:1).

Οι μεταφορές, με όποια μορφή και αν παρουσιάζονται - οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες - δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπού.

Σύμφωνα με τον παραδοσιακό ορισμό, με τον όρο «μεταφορά» αναφερόμαστε σε: α) υλική μετακίνηση, β) μετακίνηση προσώπου (*επιβατικές μεταφορές, passenger transport*) ή πράγματος (*εμπορευματικές μεταφορές, goods transport*), γ) μετακίνηση από τόπο (origin) σε τόπο (destination).

Μια μεταφορά χαρακτηρίζεται από:

- τη διαδρομή (route)
- το μέσο κίνησης (medium)
- το μεταφερόμενο πρόσωπο ή πράγμα

Μια μεταφορά αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία που περιλαμβάνει τρεις φάσεις:

1. τα προαπαιτούμενα της μεταφορικής διαδικασίας, π.χ. κράτηση θέσεων, παραλαβή προϊόντος
2. την καθεαυτή μεταφορική διαδικασία (η οποία συχνά κακώς ταυτίζεται με το σύνολο της μεταφοράς) και
3. τα παρεπόμενα της μεταφορικής διαδικασίας, π.χ. αποθήκευση προϊόντος, διευκόλυνση επιβάτη για τη χρησιμοποίηση πιθανόν και άλλου μέσου μεταφοράς.

Οι μεταφορές έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Χαρακτηρίζονται από ταχύτητα, συχνότητα δρομολογίων, αξιοπιστία και εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα ή από τερματικό σε τερματικό σταθμό.
- Χαρακτηρίζονται από υλικό εξοπλισμό (π.χ. μηχανολογικό) που μπορεί να αφορά οχήματα ή υποδομή και αποτελεί σημαντική παράμετρο της συνολικής διαδικασίας τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορικές μεταφορές:

1. στις επιβατικές μεταφορές, μεγάλη σημασία έχουν οι παράμετροι άνεσης και ασφάλειας που εν μέρει καθορίζονται από τον εξοπλισμό
2. στις εμπορικές μεταφορές, ο εξοπλισμός καθορίζει την απαιτούμενη προετοιμασία των προς μεταφορά προϊόντων, το μέγεθος του φορτίου και το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης

- Χαρακτηρίζονται από κόστος που περιέχει:

1. το ναύλο που χρεώνει ο κύριος μεταφορέας
2. άλλα συνοδευτικά έξοδα που καταβάλει ο πελάτης, π.χ. κόστος παραλαβής και φόρτωσης, κόστος συσκευασίας, τέλος ψύξης ή θέρμανσης προϊόντων που πρέπει να μεταφερθούν υπό ελεγχόμενες κλιματικές συνθήκες, δαπάνες που προκύπτουν από καθυστερήσεις ή ζημιές, τέλη στάθμευσης σε αεροδρόμιο. Συχνά τα λοιπά έξοδα αφορούν την προαπαιτούμενη και παρεπόμενη - της κύριας μεταφορικής διαδικασίας - φάση.

Υπό το πρίσμα της ιστορικής, οικονομικής, αμυντικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους εμπλοκής, οι μεταφορές μπορεί να χαρακτηρισθούν σαν η πιο σημαντική βιομηχανία (Coyle, Bardi & Cavinato, 1986)

- οι μεταφορές προσφέρουν τη μετακίνηση τροφίμων και άλλων αγαθών που είναι απαραίτητα για τη συντήρηση των υψηλών συγκεντρώσεων πληθυσμού σε αστικές περιοχές (όπως η Αθήνα)
- οι μεταφορές είναι μια ουσιώδης συνιστώσα του τριτογενούς τομέα της οικονομίας και συνιστούν παράγωγη ζήτηση (derived demand)
- οι επενδύσεις σε μεταφορική υποδομή αντιπροσωπεύουν το 20 με 40% των συνολικών κρατικών επενδύσεων των ανεπτυγμένων χωρών και το 6% του ΑΕΠ για χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Προφυλλίδης, 1993, European Commission, 1999) ενώ συγκριτικά η γεωργία αντιπροσωπεύει συνήθως το 5% του ΑΕΠ.
- οι μεταφορές καταναλώνουν το 15% της συνολικής ενέργειας των χωρών της ΕΕ και το 25% για Ελλάδα

Οι μεταφορές είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα των σημερινών κοινωνιών πόσο μάλλον του τουρισμού καθώς αποτελούν το ένα από τα δύο θεμελιώδη στοιχεία του (το δεύτερο σχετίζεται με την παροχή υπηρεσιών καταλύματος και εστίασης στους τουριστικούς προορισμούς). Τις τελευταίες δεκαετίες, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζει η μορφολογία της Ελλάδας, το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας σταδιακά εκσυγχρονίζεται αποσκοπώντας στην ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.

2.2 Η εξέλιξη των αερομεταφορών παγκοσμίως – Σύντομη ιστορική αναδρομή

Σε μια προσπάθεια καταγραφής - κυρίως για λόγους ολοκληρωμένης προσέγγισης του θέματος των αερομεταφορών στην παρούσα διπλωματική εργασία αλλά και συνέχειας των στοιχείων που αποτυπώνουν πληροφορίες και ιστορικά στοιχεία για τις πρώτες πτήσεις - εντοπίζουμε διαφορετικές ιστορικές καταγραφές που όμως συγκλίνουν ως προς τα ακόλουθα στοιχεία: οι πρώτες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν στα χρόνια που προηγήθηκαν του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ μετά το τέλος του εμφανίζεται ένα πιο συγκροτημένο (αν και εν τη γενέσει του ακόμη) σύστημα

εμπορικών αερομεταφορών. Η πρώτη διεθνής πτήση πραγματοποιήθηκε στο 1909 όταν ο Γάλλος πιλότος Louis Bleriot διέσχισε το Κανάλι της Μάγχης και ταξίδεψε από την Γαλλία στην Αγγλία, και την πρώτη παρεχόμενη εμπορική αεροπορική υπηρεσία αποτέλεσε μια πτήση μεταφοράς αλληλογραφίας από το Blackpool στο Southport της Μεγάλης Βρετανίας το 1910 (Jonsson, 1981: 271).

Στο παράρτημα “Airlines 101 - A Primer for Dummies” που εξέδωσε το περιοδικό *The Airline Monitor* τον Νοέμβριο του 1998 αναφέρεται, ότι η πρώτη καταγεγραμμένη πτήση με επιβάτη έναντι αμοιβής πραγματοποιήθηκε στην Γερμανία τον Μάρτιο του 1912, ενώ η πρώτη αντίστοιχη πτήση στις ΗΠΑ έλαβε χώρα ανάμεσα στο St. Petersburg και την Tampa της Florida, την Πρωτοχρονιά του 1914. Οι παροχές αυτών των μη κανονικών υπηρεσιών δεν επικύρωσαν το όνομα airline και έτσι η πρώτη προγραμματισμένη καθημερινή αεροπορική εξυπηρέτηση πελατών, και κατ’ επέκταση η πρώτη αεροπορική εταιρία, ιδρύθηκε στην Γερμανία το 1919 (Airline Monitor, 1998: 4).

Στις ΗΠΑ οι ανάγκες της οικονομίας σε περίοδο πολέμου και η διαθεσιμότητα καλύτερων αεροπλάνων οδήγησε την Υπηρεσία Ταχυδρομείου να ιδρύσει υπηρεσία αερομεταφερόμενου ταχυδρομείου το 1918. Αυτή η υπηρεσία λειτουργούσε ως τμήμα της Υπηρεσίας Ταχυδρομείου έως το 1926 οπότε και η νομοθεσία μετέτρεψε την εν λόγω υπηρεσία σε άλλη, η οποία λειτουργούσε και εξυπηρετούνταν από ιδιωτικές εταιρίες βάσει συμβολαίου με το Ταχυδρομείο. Το πρώτο συμβόλαιο πτήσης εκπληρώθηκε από μια εταιρία αερομεταφοράς ιδιοκτησίας της Ford Motor Company. Πολλοί από τους αερομεταφορείς που λειτουργούν ακόμη και σήμερα θεμελίωσαν την έναρξή των λειτουργιών τους στα συμβόλαια αερομεταφοράς ταχυδρομείου, τα οποία δόθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1920 αλλά και η εξάρτησή τους από αυτά τα κρατικά συμβόλαια αποτέλεσαν την εναρκτήρια βάση για κυβερνητικό έλεγχο στην εναέρια αεροπορική βιομηχανία (Airline Monitor, 1998:4).

Όμως μόνο μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε πραγματικά η διεθνής εμπορική αεροπορική μεταφορά. Οι διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις καθιερώθηκαν πρώτα στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης όπου, ως αποτέλεσμα της περιορισμένης γεωγραφικής της έκτασης, Όπως αναφέρει ο Jonsson (1981), στις ΗΠΑ, όπου η αρχική ζήτηση ήταν για σύνδεση εσωτερικών σημείων της χώρας, η διεθνής αεροπορική σύνδεση εγκαινιάστηκε σχεδόν δέκα χρόνια μετά τις αντίστοιχες διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις στην Ευρώπη.

Τα χρόνια του Μεσοπολέμου αποτέλεσαν μια μεγάλη περίοδο πρωτοπορίας με αποκορύφωμα την έναρξη τακτικής υπερατλαντικής αεροπορικής εξυπηρέτησης το 1939. Έτσι με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχαν εδραιωθεί οι κυριότερες αεροπορικές διαδρομές με ένα δίκτυο αερομεταφορέων να συνδέουν τις ηπείρους.

2.3 Επισκόπηση της βιομηχανίας των αερομεταφορών παγκοσμίως

Ένας κλάδος μπορεί να οριστεί ως ένας αριθμός εταιρειών που παράγουν παρόμοια αγαθά και υπηρεσίες και συνεπώς βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών είναι τμήμα ή μέρος μιας ευρύτερης αερομεταφορικής βιομηχανίας. Ο όρος «βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών» υπόκειται σε ευρύ φάσμα ερμηνειών. Η βιομηχανία αερογραμμών μπορεί να διαιρεθεί σε δύο τμήματα: μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς φορτίου. Η μεταφορά φορτίου είναι ένα σημαντικό στοιχείο σε όλες τις αερογραμμές στη βιομηχανία. Πολλές αερογραμμές μεταφοράς επιβατών θα χρησιμοποιήσουν τον πλεονάζοντα χώρο αποθήκευσης στα αεροσκάφη τους για να μεταφέρουν φορτίο και αυτό αποδεικνύεται ως μια σημαντική πηγή εισοδήματος. Εντούτοις, αυτή η έρευνα θα στραφεί προς την πτυχή της μεταφοράς επιβατών της βιομηχανίας των αερογραμμών.

Η ιδέα μιας «βιομηχανίας» δεν είναι συχνά χρήσιμη επειδή τα όριά της είναι ασαφή και δεν είναι πιθανό να προσφέρει μια αρκετά ακριβή εξήγηση του ανταγωνισμού (Johnson και Scholes, 1999). Η τμηματοποίηση της αγοράς συμβάλλει στο να κατανοήσει κάποιος τις σχετικές θέσεις των επιχειρήσεων μέσα σε μια βιομηχανία. Η βιομηχανία αερογραμμών μπορεί να χωριστεί σε τρεις τομείς αγοράς βασισμένους στην έκταση της κάλυψης της υπηρεσίας προϊόντων, της ποιότητας και της πολιτικής τιμολόγησης. Αυτές είναι οι τρεις περιοχές που χρησιμοποιούνται για να καθορίσουν τους οργανισμούς μέσα στη βιομηχανία και χρησιμοποιούνται ως βάση για ανταγωνιστικές πρακτικές (Jones, 2004 :3).

Η βιομηχανία των εναέριων μεταφορών περιλαμβάνει εκείνες τις δραστηριότητες που είναι άμεσα εξαρτώμενες στο να μεταφέρουν άτομα και αγαθά αεροπορικώς και περιλαμβάνει:

- τον τομέα της αεροπορίας: αερολιμένες, αερογραμμές, γενική αεροπορία, φορείς παροχής εναέριων υπηρεσιών ναυσιπλοΐας και εκείνες τις δραστηριότητες που άμεσα εξυπηρετούν επιβάτες ή προσφέρουν υπηρεσίες αερομεταφερόμενου φορτίου και

- τον τομέα της πολιτικής αεροδιαστημικής, ο οποίος περιλαμβάνει την κατασκευή και συντήρηση των συστημάτων αεροσκαφών, πλαίσια και μηχανές.

Μαζί, αυτοί οι δύο τομείς παρέχουν ένα μέτρο της συνολικής βιομηχανίας και αποκαλούνται ως «η βιομηχανία της εναέριας μεταφοράς».

Οι διεθνείς αερομεταφορές αποτελούν ένα σύστημα στην διευρυμένη σύγχρονη προσέγγιση του κόσμου. Οι αλλαγές αεροσκαφών (interline transfers), η έκδοση εισιτηρίων, ο εξορθολογισμός των προγραμμάτων πτήσεων, η διαχείριση του συναλλάγματος, η διαχείριση των αποσκευών, η υποστήριξη σε περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών είναι λειτουργίες αλληλεξαρτώμενες παρά το γεγονός ότι τα στοιχεία του συστήματος αποτελούνται από διαφορετικές χώρες και διαφορετικές εταιρίες. Το αεροπορικό ταξίδι παραμένει μια μεγάλη και αυξανόμενη βιομηχανία. Διευκολύνει την οικονομική ανάπτυξη, το παγκόσμιο εμπόριο, τις διεθνείς επενδύσεις και τον τουρισμό και είναι επομένως κομβική στην παγκοσμιοποίηση που πραγματοποιείται σε πολλές άλλες βιομηχανίες.

Στην προηγούμενη δεκαετία, το αεροπορικό ταξίδι είχε αυξηθεί κατά 7% ετησίως. Το ταξίδι για λόγους επιχειρηματικούς αλλά και ελεύθερου χρόνου αυξήθηκε έντονα παγκοσμίως. Οι αερομεταφορές προγραμματισμένων πτήσεων μετέφεραν 1.5 δισ . επιβάτες το 1999. Στην αγορά των ταξιδιών ελεύθερου χρόνου (leisure travel), η διαθεσιμότητα των μεγάλων αεροσκαφών, όπως το Boeing 747 το κατέστησε κατάλληλο και προσιτό για τους ανθρώπους να ταξιδέψουν περαιτέρω σε νέους και εξωτικούς προορισμούς. Οι κυβερνήσεις στις αναπτυσσόμενες χώρες συνειδητοποίησαν τα οφέλη του τουρισμού στις εθνικές οικονομίες τους και ώθησαν την ανάπτυξη των θερέτρων και της υποδομής για να δελεάσουν τους τουρίστες από τις ακμάζουσες χώρες στη Δυτική Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Δεδομένου ότι οι οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών ενισχύονται, οι πολίτες τους γίνονται ήδη οι νέοι διεθνείς τουρίστες του μέλλοντος.

Οι αερομεταφορές αναπτύχθηκαν ραγδαία μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ειδικά μετά την είσοδο των αεροσκαφών jet μεγάλων αποστάσεων στις αρχές τις δεκαετίας του 60, οι αυξήσεις ήταν σημαντικές. Παγκοσμίως, η IATA, προέβλεπε τα διεθνή αεροπορικά ταξίδια να αυξάνονται κατά ένα μέσο όρο 6.6% ετησίως στο τέλος της δεκαετίας του 1990 και πάνω από 5% ετησίως από το 2000 ως το 2010. Αυτά τα ποσοστά είναι παρόμοια με εκείνα των προηγούμενων δέκα ετών. Στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, όπου η αγορά αεροπορικού ταξιδιού έχει ήδη υψηλή ανάπτυξη, αναμένεται πιο αργή αύξηση 4% - 6%. Η δυναμικότερη αύξηση στην Ασία και την

περιοχή του Ειρηνικού, όπου το ταχέως αναπτυσσόμενο εμπόριο και οι επενδύσεις συνδέονται με την αυξανόμενη εσωτερική ευημερία. Το αεροπορικό ταξίδι για την περιοχή έχει αυξηθεί μέχρι 9% ετησίως και προβλέπεται να συνεχίσει να αυξάνεται γρήγορα, αν και η ασιατική οικονομική κρίση το 1997 και το 1998 έβαλε φρένο στην αύξηση για ένα ή δύο έτη. Από άποψη του συνόλου των ταξιδιών επιβατών, εντούτοις, οι κύριες αγορές αεροπορικού ταξιδιού του μέλλοντος θα συνεχίσουν να είναι στην (αλλά και μεταξύ) της Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής και της Ασίας.

Η αποδοτικότητα των αεροπορικών εταιριών είναι στενά συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη και το εμπόριο. Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού της δεκαετίας του '90, η βιομηχανία υπέστη επιπτώσεις όχι μόνο εξαιτίας της παγκόσμιας ύφεσης, αλλά το αεροπορικό ταξίδι πιέστηκε περαιτέρω από τον πόλεμο του Κόλπου. Το 1991 ο αριθμός των διεθνών επιβατών μειώθηκε για πρώτη φορά. Οι οικονομικές δυσκολίες επιδεινώθηκαν με τις υπεράριθμες παραγγελίες αεροσκαφών στα έτη ευημερίας στα τέλη της δεκαετίας του '80, που οδήγησε σε σημαντική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στην αγορά. Οι αερογραμμές - μέλη της IATA - έπασχαν από τις συσσωρευτικά καθαρές απώλειες 20,4 δις Δολ. ΗΠΑ για τα έτη 1990 έως 1994.

Από τότε, οι αερογραμμές έπρεπε να αναγνωρίσουν την ανάγκη για ριζική αλλαγή προκειμένου να εξασφαλίσουν την επιβίωση και την ευημερία τους. Πολλές έχουν προσπαθήσει να περικόψουν τις δαπάνες επιθετικά, να μειώσουν την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και να αυξήσουν τους συντελεστές πληρότητας. Σε μια εποχή νέας οικονομικής ανάπτυξης, τέτοιες ενέργειες έχουν επαναφέρει συνολικά τη βιομηχανία στην αποδοτικότητα. Τα κέρδη των αερομεταφορέων – μελών της IATA ήταν 5 δις Δολ. ΗΠΑ το 1996, λιγότερο από το 2% των συνολικών εσόδων. Αυτό είναι κάτω από το επίπεδο που η IATA θεωρεί ότι είναι απαραίτητο για τις αεροπορικές εταιρίες προκειμένου να μειώσουν το χρέος τους, να δημιουργήσουν αποθεματικά και να διατηρήσουν τα επίπεδα επένδυσης. Επιπλέον, πολλές αεροπορικές συνδέσεις παραμένουν ασύμφορες.

Για να καλύψουν τις απαιτήσεις των -όλο και περισσότερο διορατικών - πελατών τους, οι αεροπορικές εταιρίες πρέπει να επενδύσουν σημαντικά στην ποιότητα της υπηρεσίας που προσφέρουν, και στο έδαφος και στον αέρα. Το ταξίδι δίχως εισιτήριο (e-ticketing), τα νέα διαδραστικά συστήματα ψυχαγωγίας, και η πιο άνετη διάταξη θέσεων είναι ακριβώς μερικές από τις ενισχύσεις των προϊόντων που εισάγονται για

να προσελκύσουν και να διατηρήσουν τους πελάτες. Το επιχειρηματικό ταξίδι έχει αυξηθεί επίσης καθώς οι επιχειρήσεις γίνονται όλο και περισσότερο διεθνείς από την άποψη των επενδύσεών τους, των αλυσίδων παραγωγής και ανεφοδιασμού τους και των πελατών τους. Η ταχεία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου σε αγαθά και υπηρεσίες και η διεθνείς άμεσες επενδύσεις έχουν συμβάλει επίσης στην αύξηση του επιχειρηματικού ταξιδιού.

Διάφοροι παράγοντες αναγκάζουν τις αεροπορικές εταιρίες να γίνουν αποδοτικότερες. Σε επίπεδο Ευρώπης, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει καθορίσει ότι οι κυβερνήσεις δεν πρέπει να έχουν την άδεια για να επιχορηγήσουν τις ζημιογόνες αερογραμμές τους. Αλλού επίσης, οι κυβερνητικές ανησυχίες σχετικά με τους πόρους χρηματοδότησής τους και μια αναγνώριση των οφελών της ιδιωτικοποίησης έχουν οδηγήσει σε μια βαθμιαία μεταφορά της ιδιοκτησίας των αερογραμμών από το κράτος στον ιδιωτικό τομέα. Προκειμένου να απευθυνθούν στους ενδεχόμενους μετόχους, οι αερογραμμές πρέπει να γίνουν αποδοτικότερες και ανταγωνιστικές.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών υποκινεί επίσης τον ανταγωνισμό, όπως αυτός από τους μικρούς, χαμηλού κόστους αερομεταφορείς (LCCs). Οι ΗΠΑ άνοιξαν το δρόμο το 1978 και η Ευρώπη ακολούθησε. Το τελικό στάδιο της άρσης των ελέγχων της ΕΕ εφαρμόστηκε τον Απρίλιο του 1997, επιτρέποντας σε μια αερογραμμή από ένα κράτος μέλος να μεταφέρει επιβάτες μέσα στην εγχώρια αγορά ενός άλλου κράτους - μέλους. Πέρα από την Ευρώπη επίσης, οι συμφωνίες «ανοικτών ουρανών» αρχίζουν να απορρυθμίζουν μερικούς από τους κανονισμούς με τους οποίους οι αερομεταφορείς μπορούσαν να πετάξουν σε ορισμένες διαδρομές. Εντούτοις, η βιομηχανία των αερομεταφορών, χαρακτηρίζεται από ισχυρά συναισθήματα προς τους εσωτερικούς «εθνικούς αερομεταφορείς». Σε πολλά μέρη του κόσμου επομένως, οι αερογραμμές θα συνεχίσουν να αντιμετωπίζουν τους περιορισμούς εκεί όπου μπορούν να πετάξουν και περιορισμούς στην ιδιοκτησία τους επί των ξένων αερομεταφορέων.

Παρά το γεγονός αυτό, η βιομηχανία των αερομεταφορών έχει προχωρήσει στην πορεία της προς την παγκοσμιοποίηση και τη σταθεροποίηση, χαρακτηριστικά που συνδέονται με την κανονική ανάπτυξη πολλών άλλων βιομηχανιών. Αυτό το έχει κάνει μέσω της καθιέρωσης των συμμαχιών και των συνεργασιών μεταξύ των αερογραμμών, που συνδέουν τα δίκτυά τους για να επεκτείνει την πρόσβαση στους

πελάτες τους. Εκατοντάδες αεροπορικές εταιρίες έχουν εισχωρήσει στις συμμαχίες, που κυμαίνονται από τις συμφωνίες marketing και το code-share ως το franchising.

Η προοπτική για τη βιομηχανία του αεροπορικού ταξιδιού είναι αυτή της ισχυρής ανάπτυξης. Οι προβλέψεις προτείνουν ότι ο αριθμός των επιβατών θα διπλασιαστεί ίσως και μέχρι το 2010. Το μέλλον θα επιφυλάξει πολλές προκλήσεις για τις αερογραμμές. Οι επιτυχείς αεροπορικές εταιρίες θα είναι εκείνες που θα συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν τις δαπάνες τους και να βελτιώνουν τα προϊόντα τους εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο μια ισχυρή παρουσία στις βασικές αγορές της παγκόσμιας αεροπορίας.

2.4 Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων αερομεταφοράς

«Βιομηχανία» παροχής υπηρεσιών

Λόγω του όλου εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που περιλαμβάνονται στην εναέρια μεταφορά, είναι εύκολο να παραβλεφθεί το γεγονός ότι αυτή είναι, πρωτίστως μια «βιομηχανία» παροχής υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρίες εκτελούν μια υπηρεσία για τους πελάτες τους - μεταφέροντας αυτούς και τις περιουσίες τους (ή τα προϊόντα τους, στην περίπτωση των ναυλωτών) από ένα σημείο σε άλλο σε ένα δημοσιευμένο ή διαπραγματεύσιμο ποσό. Υπό αυτήν την έννοια, η επιχείρηση αερογραμμών είναι παρόμοια με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, όπως τις τράπεζες, τις ασφαλιστικές εταιρείες ή ακόμα και τα κούρεϊα. Δεν υπάρχει κανένα φυσικό προϊόν που δίνεται σε αντάλλαγμα για τα χρήματα που πληρώνονται από τον πελάτη, ούτε κατάλογος που δημιουργείται και που αποθηκεύεται για να πωληθεί σε κάποια μεταγενέστερη ημερομηνία.

Υψηλή ένταση κεφαλαίου

Σε αντίθεση με πολλές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, οι αεροπορικές εταιρίες σήμερα χρειάζονται πολύ περισσότερα από προθήκες και τηλεφωνικές συσκευές για να ξεκινήσουν εργασίες. Χρειάζονται μια τεράστια σειρά ακριβού εξοπλισμού και εγκαταστάσεων, από αεροπλάνα μέχρι προσομοιωτές πτήσης, υπόστεγα συντήρησης, ρυμουλκά αεροσκαφών, counters στους αερολιμένες και πύλες. Συνεπώς, η

αεροπορική βιομηχανία είναι μια επιχείρηση υψηλής έντασης κεφαλαίου, που απαιτεί μεγάλα ποσά χρημάτων προκειμένου να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Ο περισσότερος εξοπλισμός χρηματοδοτείται μέσω του δανεισμού ή μέσω της έκδοσης μετοχών. Όλο και περισσότερο, οι αερομεταφορείς μισθώνουν επίσης εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων των περιουσιακών στοιχείων του οποίου ήταν προηγουμένως κύριοι αλλά πώλησαν σε κάποιο άλλο και τον μίσθωσαν πίσω. Οποιοσδήποτε συμφωνίες επιλέγει να ακολουθήσει μια αεροπορική εταιρία, οι κύριες ανάγκες της απαιτούν σταθερή κερδοφορία. Επειδή οι αερομεταφορείς είναι κάτοχοι μεγάλων στόλων ακριβών αεροσκαφών, τα οποία απαξιώνονται με την πάροδο του χρόνου, ιστορικά έχουν παραγάγει μια ουσιαστική θετική ταμειακή ροή (κέρδη συν την απόσβεση). Οι περισσότερες αερογραμμές χρησιμοποιούν τη ταμειακή ροή τους για να ξεπληρώσουν τα χρέη τους, να αποκτούν νέα αεροσκάφη ή να αναβαθμίσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Όταν η ταμειακή ροή είναι αξιόλογη, οι αερογραμμές μπορούν επίσης να διανείμουν μερίσματα στους μετόχους.

Υψηλή ένταση εργασίας

Οι αεροπορικές εταιρίες απασχολούν έναν «εικονικό στρατό» πιλότων, αεροσυνοδών, μηχανικών, αχθοφόρων, των υπαλλήλων κρατήσεων και εξυπηρέτησης πελατών, καθαριστές, αναλυτών, προσωπικού πωλήσεων, των λογιστών, των δικηγόρων, των μηχανικών, προγραμματιστών πτήσεων, των ελεγκτών και άλλων. Οι νέες τεχνολογίες έχουν επιτρέψει στις αερογραμμές να αυτοματοποιήσουν πολλούς στόχους και να λειτουργήσουν αποτελεσματικότερα αλλά, επειδή οι αεροπορικές εταιρίες αποτελούν φορείς παροχής υπηρεσιών όπου οι πελάτες απαιτούν την προσωπική προσοχή, το ανθρώπινο κεφάλαιο θα διατηρήσει έναν προεξέχον ρόλο στις διαδικασίες οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρίας. Σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ένα τρίτο των εσόδων που παράγεται κάθε ημέρα από τους αερομεταφορείς προορίζεται για να πληρώσουν τις αμοιβές, τις οφειλές και τους φόρους επί του συνολικού μισθού του εργατικού δυναμικού τους, και τα κόστη εργασίας ανά υπάλληλο, ποσοστό που είναι πάνω από το μέσο όρο έναντι άλλων «βιομηχανιών» παροχής υπηρεσιών. Οι υπάλληλοι των αερογραμμών έχουν εκτενή επαφή με τον πελάτη, ιδιαίτερα στη αερομεταφορά επιβατών. Πολλοί υπάλληλοι αερογραμμών ανήκουν σε συνδικαλιστικές ενώσεις, στοιχείο που τις αναδεικνύει ως μιας από τις πλέον συνδικαλιστικές βιομηχανίες στις ΗΠΑ. Το 2004, σύμφωνα με το U.S. Bureau of Labor Statistics, περίπου το 50% όλων των εργαζομένων στη βιομηχανία εναέριων

μεταφορών ήταν συνδικαλιστές ή καλύφθηκαν από συλλογικές συμβάσεις των σωματείων, έναντι του 14% των εργαζομένων σε όλη την οικονομία (πηγή: Air Transport Association, 2008).

Η κερδοφορία των αεροπορικών εταιριών

Οι αεροπορικές εταιρίες στο πέρασμα των χρόνων, έχουν κερδίσει ένα περιθώριο καθαρού κέρδους σταθερά κάτω του μετρίου, αναφορικά με την αμερικανική βιομηχανία εναερίων μεταφορών στο σύνολό της. Η ζήτηση παρουσιάζει υψηλή εποχικότητα με τους καλοκαιρινούς μήνες να είναι ιδιαίτερα έντονοι, καθώς και κατά την διάρκεια των διακοπών. Συνεπώς, η επιβατική κίνηση και τα έσοδα αυξάνονται και μειώνονται καθ' όλη τη διάρκεια οποιουδήποτε δεδομένου έτους. Οι αερογραμμές έχουν ανταποκριθεί ανάλογα με το να ρυθμίζουν τα προγράμματά τους περιοδικά, προκειμένου να ευθυγραμμίσουν εκ νέου τη προγραμματισμένη μεταφορική τους ικανότητα ώστε να ταιριάζει καλύτερα σε αυτές τις αυξομειώσεις.

Τα έσοδα των αεροπορικών εταιριών

Σύμφωνα με την ΑΤΑ (2008) το 80%, κατά μέσον όρο, των εσόδων μιας αμερικανικής αεροπορικής εταιρίας μεταφοράς επιβατών προέρχονται από τους επιβάτες που αγοράζουν εισιτήρια. Σχετικά με το υπόλοιπο των εσόδων, η πλειοψηφία αυτών προέρχεται από την μεταφορά εμπορευμάτων και από άλλες σχετικές με τις μεταφορές υπηρεσίες. Φυσικά για τον εμπορικό τομέα αποκλειστικά, το φορτίο εκφράζει, και είναι η μόνη πηγή εισοδήματος των μεταφορών. Περίπου τα τρία τέταρτα όλων των εσόδων από τους επιβάτες των αμερικανικών αεροπορικών εταιριών προέρχονται από την υπηρεσία αερομεταφοράς εσωτερικού, ενώ το ένα πέμπτο προέρχεται από τους διεθνείς επιβάτες. Η πλειοψηφία των εισιτηρίων υποβάλλεται σε επεξεργασία από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, οι περισσότεροι από τους οποίους στηρίζονται στα Παγκόσμια Συστήματα Κρατήσεων (GDS/CRS) για την παρακολούθηση των προγραμμάτων πτήσεων και των τιμών, για την κράτηση θέσεων και την εκτύπωση εισιτηρίων. Ομοίως, οι ανταποκριτές φορτίων δεσμεύουν το μεγαλύτερο μέρος του χώρου για τα αερομεταφερόμενα φορτία. Όπως και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, οι αποστολείς φορτίου είναι ανεξάρτητοι μεσάζοντες που ταιριάζουν τους ναυλωτές με τους προμηθευτές φορτίου.

Οι δαπάνες των αεροπορικών εταιριών

Σύμφωνα με τις εκθέσεις που αρχειοθετήθηκαν με το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ (US DOT), το 2005 οι δαπάνες των αερογραμμών ήταν οι ακόλουθες:

- ο Πτητικών Λειτουργιών: 37%
- ο Συντήρησης: 10%
- ο Υπηρεσιών αεροσκαφών και κίνησης: 14%
- ο Προώθησης/Πωλήσεων: 6%
- ο Εξυπηρέτησης Πελατών: 6%
- ο Δαπάνες Μεταφοράς: 17%
- ο Διοικητικών Λειτουργιών: 6%
- ο Αποσβέσεων: 5%

Τα κόστη εργασίας είναι κοινά για όλες σχεδόν αυτές τις κατηγορίες. Όταν εξετάζονται συνολικά, η εργασία αποτελεί το ένα τέταρτο των εξόδων λειτουργίας και τα τρία τέταρτα των υπο έλεγχο δαπανών των αερογραμμών. Τα καύσιμα ξεπέρασαν την εργασία ως το μεγαλύτερο κόστος των αερογραμμών (περίπου 25 έως 30 % των συνολικών δαπανών), και οι σχετικές με τις μεταφορές δαπάνες είναι τρίτες (περίπου 17 %). Ιδιαίτερα, οι σχετικές με τις μεταφορές δαπάνες, έχουν αυξηθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια, και πολλές αεροπορικές εταιρίες έχουν «παραχωρήσει» (outsource) μια ουσιαστική μερίδα των πτητικών τους αναγκών σε μικρότερους περιφερειακούς αερομεταφορείς προκειμένου να ευθυγραμμίσουν την προσφορά και τις δαπάνες περισσότερο με την ζήτηση.

Συντελεστής πληρότητας νεκρού σημείου

Κάθε αεροπορική εταιρία – και ουσιαστικά κάθε πτήση - έχει αυτό που καλείται «συντελεστής πληρότητας νεκρού σημείου». Αυτό είναι το ποσοστό των καθισμάτων που η αεροπορική εταιρία πρέπει να πωλήσει σε μια δεδομένη παραγωγή ή σε ένα δεδομένο επίπεδο τιμών, για να καλύψει τις δαπάνες της.

Δεδομένου ότι το εισόδημα και οι δαπάνες ποικίλλουν από μια αεροπορική εταιρία σε άλλη, έτσι κάνει και ο συντελεστής πληρότητας νεκρού σημείου. Οι υψηλότερες δαπάνες αυξάνουν τον συντελεστή πληρότητας νεκρού σημείου, ενώ οι υψηλότερες

τιμές έχουν ακριβώς την αντίθετη επίδραση. Κατά μέσον όρο, ο συντελεστής πληρότητας νεκρού σημείου για τη βιομηχανία των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια έχει ξεπεράσει το 80% κυρίως λόγω των υψηλότερων τιμών καυσίμων και των πιο φθηνών εισιτηρίων.

Τυπικά οι αεροπορικές εταιρίες λειτουργούν πολύ κοντά στον συντελεστή πληρότητας του νεκρού σημείου τους. Η πώληση μιας ή δύο επιπλέον θέσεων σε κάθε πτήση μπορεί να σημαίνει την διαφορά μεταξύ κέρδους και ζημίας.

Διαμόρφωση θέσεων (Seat Configurations)

Η προσθήκη καθισμάτων σε ένα αεροσκάφος αυξάνει τη δυνατότητά της να δημιουργεί έσοδα με χαμηλό οριακό κόστος. Εντούτοις, η βέλτιστη διαμόρφωση των καθισμάτων ενός αεροσκάφους εξαρτάται από την στρατηγική του Μάρκετινγκ. Εάν μια αεροπορική εταιρία στοχεύει στους «ευαίσθητους» -ως προς την τιμή- καταναλωτές (price-sensitive consumers), όπως οι ταξιδιώτες ελεύθερου χρόνου (leisure travelers), τότε θα επιδιώξει να μεγιστοποιήσει το αριθμό των θέσεων προκειμένου να κρατήσει τις τιμές όσο το δυνατόν χαμηλότερες. Από την άλλη πλευρά, ένας αερομεταφορέας που στοχεύει στην προσανατολισμένη στην παροχή υπηρεσιών προς την επιχειρηματική πελατεία (business clientele) μπορεί να επιλέξει μια λιγότερο πυκνή διαμόρφωση καθισμάτων. Στην πραγματικότητα, το κλειδί για τις περισσότερες αεροπορικές εταιρίες είναι να βρουν τη σωστή μέση λύση καθώς οι περισσότερες εξυπηρετούν ένα διευρυμένο μίγμα επιχειρηματικής πελατείας και πελατών ελεύθερου χρόνου.

Υπεράριθμες κρατήσεις (Overbooking)

Στην επιδίωξη τους να μεγιστοποιήσουν τα έσοδα στα δίκτυά τους και να εξυπηρετηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιβάτες, οι αεροπορικές εταιρίες, μερικές φορές, υπερκαλύπτουν τις θέσεις στις πτήσεις, γεγονός που σημαίνει, ότι προβαίνουν σε κράτηση για περισσότερους επιβάτες σε σχέση με τα καθίσματα που έχουν σε μια δεδομένη πτήση (overbooking). Αυτό εν μέρει γίνεται προκειμένου να διαχειριστούν τους “no-show” επιβάτες.

Αυτή η πρακτική βασίζεται στην προσεκτική ανάλυση της ζήτησης για μια πτήση με στατιστικά στοιχεία παρελθόντων ετών, στα οικονομικά στοιχεία και την ανθρώπινη συμπεριφορά. Ιστορικά, μερικοί ταξιδιώτες, ειδικά η αγορά των business travelers

αγοράζουν ακριβά εισιτήρια χωρίς περιορισμούς (unrestricted full-fare tickets), δεν εμφανίζονται (no-shows) και δεν πετούν με τις πτήσεις για τις οποίες έχουν κράτηση. Οι αλλαγές στα προγράμματά τους μπορεί να τους αναγκάζουν να ταξιδέψουν με κάποια άλλη πτήση, ίσως με μια διαφορετική αερογραμμή, ή να ακυρώσουν τα προσχεδιασμένα ταξίδια τους συνολικά, συχνά με μικρή ή καμία ειδοποίηση προς την αερογραμμή. Σε άλλες περιπτώσεις, μπορούν απλά να «παγιδευτούν» στην κυκλοφορία ή ίσως στις μεγάλες ουρές για ελέγχους ασφαλείας του αεροδρομίου. Μερικοί ταξιδιώτες, δυστυχώς, κάνουν κράτηση θέσεων σε περισσότερες από μια πτήσεις.

Και οι αεροπορικές εταιρίες και οι πελάτες ωφελούνται όταν οι αεροπορικές εταιρίες πωλούν όλα τα καθίσματα για τα οποία έχουν δεχθεί κρατήσεις. Μια θέση αεροπορικής εταιρίας είναι ένα φθαρτό προϊόν και εάν ένας πελάτης αποτύχει στο να παρουσιαστεί για μια κρατημένη θέση, εκείνο το κάθισμα δεν μπορεί να επιστραφεί για μελλοντική χρήση όπως σε άλλες «βιομηχανίες». Αυτό υπονομεύει την παραγωγικότητα των αεροπορικών εταιριών, η οποία ειδήλλως συμβάλλει σε χαμηλότερους ναύλους και στην επέκταση των υπηρεσιών. Συνεπώς, μερικές αεροπορικές εταιρίες προβαίνουν σε υπεράριθμες κρατήσεις στις πτήσεις τους. Σημαντικό στοιχείο για τους ταξιδιώτες, εντούτοις, είναι το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρίες δεν το κάνουν τόσο τυχαία. Μάλλον, εξετάζουν το ιστορικό των συγκεκριμένων πτήσεων στον καθορισμό του πόσα no-shows εμφανίζονται χαρακτηριστικά, και στη συνέχεια αποφασίζουν για το πόσα καθίσματα θα εγκρίνουν για πώληση. Ο στόχος είναι να ευθυγραμμιστούν οι υπεράριθμες κρατήσεις με τον ενδεχόμενο αριθμό των no-show ταξιδιωτών.

Στις περισσότερες περιπτώσεις η πρακτική λειτουργεί αποτελεσματικά. Περιστασιακά, εντούτοις, όταν παρουσιάζονται περισσότεροι άνθρωποι για μια πτήση από τα διαθέσιμα καθίσματα, οι αεροπορικές εταιρίες προσφέρουν κίνητρα στους επιβάτες για να παραχωρήσουν τις θέσεις τους. Τα ταξιδιωτικά vouchers είναι το πιο κοινό κίνητρο για τους «εθελοντές» που παραχωρούν τις θέσεις τους. Κανονικά υπάρχουν παραπάνω από αρκετοί εθελοντές, αλλά όταν δεν υπάρχουν αρκετοί, οι αερογραμμές πρέπει να «αντιμετωπίσουν» τους επιβάτες ακούσια. Στις σπάνιες περιπτώσεις όπου αυτό εμφανίζεται, οι κανονισμοί απαιτούν από τις αερογραμμές να αντισταθμίσουν τους επιβάτες για το πρόβλημά τους και να τους

βοηθήσουν να κάνουν εναλλακτικές ρυθμίσεις για το ταξίδι τους. Το ποσό αποζημίωσης καθορίζεται από τις υφιστάμενες κανονιστικές ρυθμίσεις.

Τιμολόγηση (Pricing)

Από την άρση των ελέγχων (deregulation), οι αεροπορικές εταιρίες είχαν την ίδια ελευθερία τιμολόγησης με τις επιχειρήσεις σε άλλες βιομηχανίες. Καθορίζουν τους ναύλους και τις τιμές των φορτίων σε απάντηση τόσο στην απαίτηση των πελατών όσο και στις τιμές που προσφέρονται από τους ανταγωνιστές. Κατά συνέπεια, η αλλαγή τιμής επέρχεται γρηγορότερα, και οι επιβάτες που κάθονται στο ίδιο τμήμα της ίδιας πτήσης καταβάλλουν συχνά διαφορετικές τιμές για τις θέσεις τους.

Αν και αυτό μπορεί να είναι δύσκολα κατανοητό για μερικούς ταξιδιώτες, έχει νόημα, θεωρώντας ότι ένα κάθισμα σε μια συγκεκριμένη πτήση είναι διαφορετικής αξίας για διαφορετικούς ανθρώπους. Είναι πολυτιμότερο για παράδειγμα, για έναν πωλητή που έχει ξαφνικά μια ευκαιρία να επισκεφτεί έναν σημαντικό πελάτη σε σχέση με κάποιον που σκέφτεται να πραγματοποιήσει μια επίσκεψη σε έναν φίλο. Ο ταξιδιώτης που αναζητά ευχαρίστηση πιθανώς θα κάνει το ταξίδι μόνο εάν το εισιτήριο είναι σχετικά φθηνό. Ο πωλητής, αφετέρου, πιθανόν να πληρώσει ένα υψηλότερο τίμημα προκειμένου να πραγματοποιηθεί η συνάντηση με τον πελάτη του.

Για τις αεροπορικές εταιρίες, ο κύριος στόχος στον καθορισμό των τιμών είναι να μεγιστοποιηθούν τα έσοδα από κάθε πτήση, με την προσφορά του σωστού μίγματος των εισιτηρίων με κανονικές τιμές (full-fare tickets) και των διαφόρων εκπτώσιμων εισιτηρίων. Επίσης μικρές εκπτώσεις -παρά την αδύναμη ζήτηση- θα οδηγήσουν σε μια πτήση που αναχωρεί με πολλές άδειες θέσεις και κατά συνέπεια μια χαμένη ευκαιρία εσόδων. Απ' την άλλη πλευρά, πάρα πολλές εκπτώσεις μπορεί να ωθήσουν μια πτήση στο να ξεπουλήσει εκ των προτέρων και να αποκλείσει την αεροπορική εταιρία από τους επιβάτες της τελευταίας στιγμής, οι οποίοι μπορεί να είναι πρόθυμοι να πληρώσουν υψηλότερες τιμές και επομένως να παραγάγουν προσαυξημένα έσοδα.

Η διαδικασία εντοπισμού του σωστού μίγματος τιμών για κάθε πτήση καλείται διαχείριση εσόδων (revenue management). Είναι μια σύνθετη διαδικασία, που απαιτεί περίπλοκο λογισμικό H/Y που βοηθά μια αεροπορική εταιρία στο να εκτιμήσει την ζήτηση για θέσεις σε μια συγκεκριμένη πτήση, έτσι ώστε μπορεί να τιμολογήσει

αναλόγως τις θέσεις. Πρόκειται για μια τρέχουσα διαδικασία, που απαιτεί συνεχείς προσαρμογές καθώς οι συνθήκες στην αγορά αλλάζουν.

Προγραμματισμός πτήσεων (Scheduling)

Από την άρση των περιοριστικών ελέγχων (deregulation), οι αεροπορικές εταιρίες είναι ελεύθερες να εισέλθουν και να βγουν από οποιαδήποτε εγχώρια αγορά κατά την κρίση τους και έχουν ρυθμίσει τα προγράμματά (πτήσεων) τους συχνά, σε απάντηση των ευκαιριών της αγοράς και των ανταγωνιστικών πιέσεων. Μαζί με την τιμή, το πρόγραμμα είναι μια σημαντική εκτίμηση για τους ταξιδιώτες. Για τους business travelers, που είναι χαρακτηριστικά ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο και ευέλικτοι ως προς την αξία – κόστος μεταφοράς, το πρόγραμμα πτήσεων είναι συχνά σημαντικότερο από την τιμή. Ένας αερομεταφορέας που έχει διάφορες πτήσεις ημερησίως μεταξύ δύο πόλεων, έχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους μεταφορείς που εξυπηρετούν την αγορά λιγότερο συχνά, ή λιγότερο άμεσα.

Οι αεροπορικές εταιρίες καθιερώνουν τα προγράμματά τους σύμφωνα με την ζήτηση για τις υπηρεσίες τους και τους στόχους του Μάρκετινγκ. Ο προγραμματισμός, εντούτοις, μπορεί να είναι εξαιρετικά σύνθετος και πρέπει να λάβει υπόψη τη διαθεσιμότητα των αεροσκαφών και πληρωμάτων, τις ανάγκες συντήρησης και τους κατά τόπους λειτουργικούς περιορισμούς των αερολιμένων.

Σε αντίθεση με τον δημοφιλή μύθο, οι αεροπορικές εταιρίες δεν ακυρώνουν πτήσεις επειδή έχουν πολύ λίγους επιβάτες για την πτήση. Η φύση της σχεδιασμένης υπηρεσίας είναι τέτοια που τα αεροσκάφη κινούνται σε όλο το σύστημα ενός αερομεταφορέα καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Μια ακύρωση πτήσης σε έναν αερολιμένα επομένως σημαίνει, ότι η αεροπορική εταιρία θα έχει έλλειψη ενός αεροσκάφους κάπου αλλού αργότερα μέσα στην ημέρα, και μια άλλη πτήση θα πρέπει να ακυρωθεί, με επιπτώσεις στο δίκτυο αναφορικά με τις δαπάνες και τα έσοδα. Εάν μια αεροπορική εταιρία πρέπει να ακυρώσει μια πτήση λόγω ενός μηχανικού προβλήματος, μπορεί να επιλέξει να ακυρώσει την πτήση με τον μικρότερο αριθμό επιβατών και να χρησιμοποιήσει εκείνο το αεροσκάφος για μια πτήση με περισσότερους επιβάτες. Ενώ μπορεί να φαίνεται ως μια ακύρωση για οικονομικούς λόγους, δεν είναι. Η αντικατάσταση έγινε προκειμένου να «ενοχληθεί» ο μικρότερος αριθμός επιβατών.

Προγραμματισμός στόλου (Fleet Planning)

Η επιλογή των σωστών αεροσκαφών για τις αγορές που μια αεροπορική εταιρία θέλει να εξυπηρετήσει είναι ζωτικής σημασίας, ως προς την οικονομική επιτυχία της. Κατά συνέπεια, η επιλογή και η αγορά των νέων αεροσκαφών κατευθύνονται συνήθως από τους ανώτερους υπαλλήλους μιας αεροπορικής εταιρίας, αν και περιλαμβάνει το προσωπικό από πολλά άλλα τμήματα, όπως από το τμήμα συντήρησης και εφαρμοσμένης μηχανικής, χρηματοδότησης, μάρκετινγκ και πτητικών λειτουργιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1 Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, η ιστορία του κλάδου των εμπορικών αερομεταφορικών δραστηριοτήτων χρονολογείται από το 1931, όπου είναι και η έναρξη του πρώτου κύκλου, με πρώτη αεροπορική εταιρεία την «**Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών**» (ΕΕΕΣ) που πέταξε από την 1-7-1931 έως την 27-10-1940.

Στις 10 Ιουλίου 1931, το «**Αθήναι**», δωδεκαθέσιο αεροπλάνο τύπου Junkers G.24 με νηολόγιο SX-ACA και αριθμό κατασκευής 962 απογειώθηκε από το Τατόι Αττικής και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σέδες, της Θέρμης Θεσσαλονίκης. Το πλήρωμα αποτελούσαν ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης, ο ιπτάμενος μηχανικός και ο ασυρματιστής. Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος. Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρίας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση. Τα ονόματα των πρώτων ιπτάμενων της ΕΕΕΣ ήταν τα εξής: Πιλότοι: Ιωάννης Θεολόγης, Ζήσης Λινός, Κωνσταντίνος Λουκίδης, Ευάγγελος Παπαδάκος, Ιωάννης Στάθης, Ιωάννης Τσούκας, Γεώργιος Φραγκίστας και Πάτροκλος Χάμπας. Μηχανικοί: Χαράλαμπος Μακρής, Διονύσιος Μεταξάς, Νικήτας Μπαζαίος, Αθανάσιος Ρίζος και Κωνσταντίνος Στάθης. Ασυρματιστές: Πέτρος Γαρυφαλάκης, Λουκιανός Γορτσιδής, Δημήτριος Λεώνης, Παναγιώτης Μιχόπουλος και Ευάγγελος Μακρής. Στην πορεία το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη επεκτάθηκε ως τη Δράμα και προστέθηκαν οι πτήσεις Αθήνα-Γιάννενα με ενδιάμεσο σταθμό στο Αγρίνιο και Αθήνα-Ηράκλειο. (Πηγή: <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>)

Συνεχίζεται με την Τ.Α.Ε (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις Α.Ε.) στις 3-9-1946, την εμφάνιση άλλων τριών νέων το 1947 ΕΛΛ.Α.Σ, (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) Α.Μ.Ε (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος) και ΔΑΙΔΑΛΟΣ και την συγχώνευση τους το 1951 μετονομαζόμενες σε νέα Τ.Α.Ε. τον Ιούλιο του 1951, η οποία τελικά κατέληξε σε πτώχευση.

3.2 Η επιρροή του κλάδου αερομεταφορών στην οικονομία

Όταν τον Δεκέμβριο του 1944, ο Franklin Roosevelt και οι ομότιμοι του υπέγραψαν την Συνδιάσκεψη του Σικάγου, η οποία περιέχει τους βασικούς κανόνες για την πολιτική αεροπορία, έδωσαν έμφαση στο ότι η μελλοντική πρόοδος της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας μπορεί να βοηθήσει και να προάγει την φιλία και την κατανόηση μεταξύ των κρατών και των ανθρώπων όλου του κόσμου. Εξήντα και πλέον χρόνια αργότερα, αυτό το όραμα, έχει γίνει μια απτή πραγματικότητα, σε τέτοιο βαθμό που οι αερομεταφορές τώρα είναι αποδεκτές ως θεμελιώδες συστατικό της παγκόσμιας οικονομίας και αναντικατάστατο στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων, όπως είναι τα φάρμακα και οι τηλεπικοινωνίες, και απαραίτητα για την κοινωνική πρόοδο και την οικονομική ευημερία. Η αυξανόμενη διαθεσιμότητα οικονομικών αεροπορικών ταξιδιών έχει διευρύνει σημαντικά τον ρόλο των αερομεταφορών στην κοινωνία. Το αεροπορικό ταξίδι δεν αποτελεί πλέον πολυτέλεια. Η βιομηχανία των αερομεταφορών δεν έχει δημιουργήσει πλούτο μόνο στον ανεπτυγμένο κόσμο, αλλά έχει συνεισφέρει σημαντικά οφέλη και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, φέρνοντας στην επιφάνεια τις δυναμικές τους όσον αφορά το εμπόριο και τον τουρισμό.

Οι αερομεταφορές παρέχουν ζωτικά οικονομικά οφέλη:

- Οι αερομεταφορές παρέχουν το μοναδικό παγκόσμιο μεταφορικό δίκτυο, που είναι ουσιώδες για το παγκόσμιο εμπόριο και τον τουρισμό. Παίζουν ζωτικό ρόλο στην δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οι αερομεταφορές μεταφέρουν πάνω από 2 δισεκατομμύρια επιβάτες ετησίως και το 40% των διηπειρωτικών εξαγόμενων αγαθών (σε αξία).
- Το 40% των διεθνών τουριστών ταξιδεύουν σήμερα αεροπορικάς.
- Η βιομηχανία των αερομεταφορών προσφέρει 5 εκατομμύρια άμεσες και 5,8 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας παγκοσμίως.
- Η παγκόσμια οικονομική συμβολή των αερομεταφορών (άμεση ή έμμεση) εκτιμάται σε 2960 δισεκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχούν στο 8% του παγκοσμίου Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος (ΑΕΠ).
- Οι 900 αεροπορικές εταιρίες του πλανήτη έχουν συνολικό στόλο σχεδόν 22000 αεροσκαφών (ICAO, 2004). Εξυπηρετούν περίπου 1670 αεροδρόμια

(ACI 2004) μέσω ενός μεταφορικού δικτύου αρκετών εκατομμυρίων χιλιομέτρων που διευθύνεται από 160 παρόδους υπηρεσιών αεροπορικής πλοήγησης (CANSO 2005)

- Το 25% των πωλήσεων όλων των εταιριών εξαρτώνται από τις αερομεταφορές. Το 70% των επιχειρήσεων αναφέρουν το ότι εξυπηρετούν μεγαλύτερη αγορά είναι βασικό όφελος της χρήσης των αεροπορικών υπηρεσιών.
- Οι αερομεταφορές έχουν ποσοστό πληρότητας 65-75% , που είναι υπερδιπλάσιο από αυτό των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Οι αερομεταφορές καλύπτουν πλήρως το κόστος υποδομής. Σε αντίθεση με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο , συμμετέχουν άμεσα στον εθνικό πλούτο, μέσω της φορολογίας. (ATAG, 2005).

Τα υπάρχοντα δεδομένα αποδεικνύουν ότι η συνεχιζόμενη εξάπλωση των αεροπορικών ταξιδιών είναι πιθανό να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη ή την απασχόληση. Το ακριβώς αντίθετο συμβαίνει, μπορούν να υπάρξουν σημαντικά οικονομικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και την άνοδο της ποιότητας ζωής. Αυτό αποδεικνύεται και από τις δυο μελέτες που δημοσιεύτηκαν το 1999 και αναφέρονται σ' αυτά τα ζητήματα, αλλά καταλήγουν σε διαφορετικά συμπεράσματα:

1. Η «Συνεισφορά των Αεροπορικών Μεταφορών στην οικονομία της Μεγάλης Βρετανίας» που ανατέθηκε στο Oxford Economic Forecasting από τις μεγάλες Βρετανικές αεροπορικές εταιρίες.

2. Η μελέτη «Οι Μεταφορές και η Οικονομία» (Transport and the Economy) που συντάχθηκε από την Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment. Παρ' ότι η γενική παρουσίαση της SACTRA σχετίζεται με οδικές μεταφορές, αυτή η αναφορά καταδεικνύει τον αντίκτυπο όλων των μεταφορικών μέσων

A) Η μελέτη του OEF (OXFORD ECONOMIC FORECASTING)

Ο OEF συμφωνεί ότι υπάρχει σημαντική λειτουργική σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και των αεροπορικών μεταφορών. Αυτή προκύπτει από:

- Την συνεισφορά που οι αεροπορικές μεταφορές έχουν από μόνες τους όσον αφορά την απασχόληση , την παράγωγη , τις εξαγωγές , την προστιθέμενη αξία, την ανάπτυξη και την συνεισφορά συναλλάγματος.
- Τον αντίκτυπο που οι αεροπορικές μεταφορές έχουν σε άλλες βιομηχανίες ως παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης και αυξανόμενης παραγωγικότητας.

B) Η μελέτη της SACTRA

Η μελέτη της SACTRA παρουσιάστηκε το 1996 με σκοπό να «αναλογιστεί τις συνέπειες των μεταφορικών επιχειρηματικών σχεδίων και πολιτικών πάνω στην οικονομία, συμπεριλαμβάνοντας νέες υποδομές, αλλαγές στις τιμές, μέτρα για αύξηση της ζήτησης και μέτρα για μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι ρίζες αυτής της μελέτης ανάγονται στη διαμάχη σχετικά με τους δρόμους και την οικονομία και αλλά η σχετικότητα της είναι ευρύτερη από τους δρόμους μόνο: «Οι αναφορές μας πάνε μακρύτερα από τα σχέδια για νέες υπεραστικές οδικές αρτηρίες και έτσι η επιτροπή έχει σκοπό μια γενική προσέγγιση που αναφέρεται σε όλα τα μέσα της μεταφορικής επένδυσης ή της αναγκαίας πολιτικής και όλα τα μέσα».

Υπάρχει μια στατιστική συσχέτιση μεταξύ της αυξανόμενης μεταφορικής κίνησης και της οικονομικής ανάπτυξης αλλά αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι υπάρχει μια απλή σχέση όπου οι ανεπτυγμένες συγκοινωνιακές υποδομές οδηγούν αναγκαία σε περισσότερη δραστηριότητα. Τα αυξανόμενα επίπεδα ταξιδιού μπορούν να έχουν σαν συνέπεια την οικονομική ανάπτυξη παρότι να συμβεί το αντίθετο. (Whitelegg, 2000).

3.3 Θεσμικό πλαίσιο και οικονομική σημασία του κλάδου των αερομεταφορών

Τον Ιούλιο του 1992, με την εν μέρει απελευθέρωση των αερομεταφορών με βάση τον Κοινοτικό Κανονισμό 2407/92 και την πλήρη απελευθέρωση που ολοκληρώθηκε από την 1/4/1997 (Τρίτο Πακέτο Απελευθέρωσης του 1992), εισήλθε στην ελληνική αγορά των αερομεταφορών ο ιδιωτικός τομέας (βλ. IOBE, 1997· Fragoudaki, 2000· Papatheodorou and Arvanitis, 2009). Σήμερα στις εναέριες μεταφορές εσωτερικού-εξωτερικού επικρατεί πλήρης απελευθέρωση στις τιμές εισιτηρίων, τα δρομολόγια και τη χωρητικότητα. Η είσοδος ιδιωτικών εταιρειών δημιούργησε νέα δεδομένα

στην εξυπηρέτηση του ελληνικού χώρου και προσδοκίες για αναβάθμιση των υπηρεσιών αερομεταφορών, ιδιαίτερα στις γραμμές υψηλής ζήτησης. Ωστόσο, στον κλάδο των αερομεταφορών, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για τη διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών.

Η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην εγχώρια αγορά των αερομεταφορών, πέρα των δύο μεγάλων εταιρειών που δραστηριοποιούντουσαν πριν την εξαγορά, δηλαδή των Ολυμπιακών Αερογραμμών (ΟΑ) και των Αερογραμμών Αιγαίου (Aegean), θεωρείται δύσκολη, ιδίως για την περίπτωση ξένων εταιρειών. Αυτό το γεγονός οφείλεται σε προβλήματα που αφορούν στις ιδιαιτερότητες του λειτουργικού περιβάλλοντος και κόστους, και το χαμηλό περιθώριο καθαρού κέρδους στον κλάδο. Η αρμοδιότητα της παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά των αεροπορικών μεταφορών έχει δοθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ελλάδας και, σε κοινοτικό επίπεδο, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Ωστόσο, σύμφωνα και με τις προθέσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ενδείκνυται η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, με στόχο την αναβάθμιση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ώστε να λειτουργεί πραγματικά ως Ανεξάρτητη Αρχή, με αυξημένο κύρος και ευθύνη.

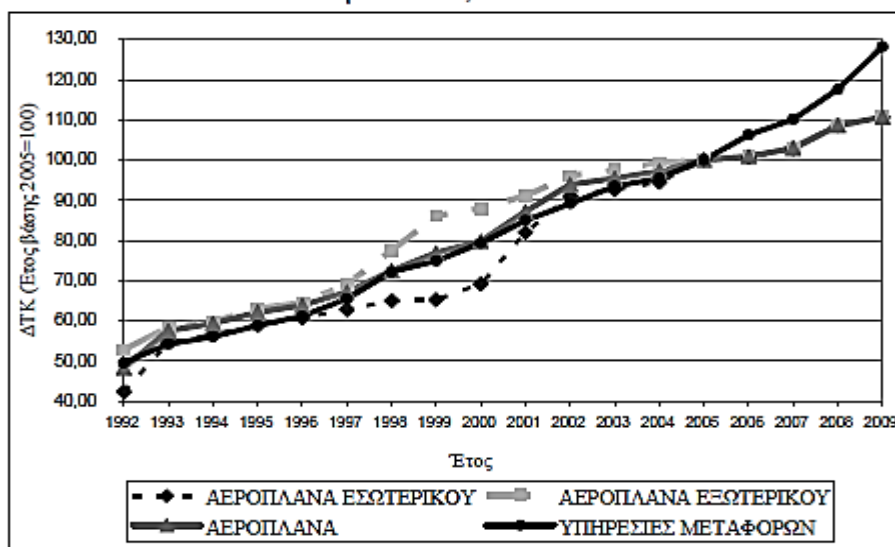
Οι συνθήκες ανταγωνισμού αναμένεται να μεταβληθούν ενόψει των διεθνών συμφωνιών στις αερομεταφορές σε διακρατικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο (π.χ., συμφωνία «Ανοικτών Ουρανών» μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ, αλλά και Καναδά), και των οικονομικών συγκυριών και κρίσεων στην αγορά. Παράλληλα, εξελίξεις στο καθεστώς ιδιοκτησίας και διαχείρισης των αερολιμένων στην Ευρώπη και τον κόσμο (βλ. Graham, 2008), και επενδυτικές δαπάνες της τέταρτης προγραμματικής περιόδου (βλ. www.espa.gr) για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των περιφερειακών αερολιμένων αναμένεται να ενδυναμώσουν τη σχετικά μέτρια λειτουργική αποδοτικότητά τους (βλ. Tsekeris, 2010) και τις συνθήκες ανταγωνισμού στον κλάδο. Οι εξελίξεις αυτές θα βοηθήσουν στην αναδιάρθρωση και αποκέντρωση του εγχώριου συστήματος αερομεταφορών και την προσέλκυση νέων εταιρειών (με προγραμματισμένες ή έκτακτες πτήσεις). Προς την κατεύθυνση αυτή θα συμβάλει και η επικείμενη απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας. (Το μονοπώλιο της Ολυμπιακής στην αγορά των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (handling) στις αερομεταφορές έληξε και προβλέπεται η ανάληψη από έναν ανάδοχο του συνολικού έργου σε 31 περιφερειακά αεροδρόμια και δύο αναδόχων για (κάθε ένα από) τα αεροδρόμια των Χανίων, της Κω και της

Ζακύνθου. Σε καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης ήδη λειτουργεί η συγκεκριμένη αγορά στα αεροδρόμια της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας. Σύμφωνα με τα όσα επιτάσσονται από την ΕΕ, στα αεροδρόμια όπου η επιβατική κίνηση ξεπερνάει τους 2 εκατ. επιβάτες και τα εμπορεύματα τους 50 χιλ. τόνους, το κράτος-μέλος επιβάλλεται να προχωρήσει στην επιλογή άνω του ενός handler. Σε όσα αεροδρόμια η κίνηση είναι κάτω από αυτό το όριο, το κράτος-μέλος μπορεί να πράξει αυτοβούλως. Οι παραπάνω μεταβολές στο θεσμικό-οργανωτικό πλαίσιο της αγοράς όσο και στις υποδομές των αερομεταφορών προβλέπεται να αναβαθμίσουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, να καταστήσουν τις τιμές πιο ανταγωνιστικές και να βελτιώσουν τη συμβολή του κλάδου στην εθνική οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη. Σχετικά με τα επίπεδα των τιμών των εισιτηρίων για αεροπορικές μεταφορές, το Διάγραμμα 1, παρουσιάζει την εξέλιξη του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) για τις μεταφορές στο εσωτερικό και το εξωτερικό με αεροπλάνα και τις υπηρεσίες μεταφορών στην Ελλάδα, μεταξύ των ετών 1992 (όπου έλαβε χώρα η απελευθέρωση στις αερομεταφορές) και 2009. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο της απελευθέρωσης της αγοράς, οι τιμές των εγχώριων αεροπορικών μεταφορών αυξήθηκαν σημαντικά (μετά το 2000), έτσι ώστε να συγκλίνουν (μετά το 2005) με αυτές των αεροπορικών μεταφορών εξωτερικού.

Ωστόσο, η αύξηση του ΔΤΚ για μεταφορά (εσωτερικού και εξωτερικού) με αεροπλάνο μετά το 2005 κινήθηκε σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα (από το 100 το 2005 στο 110,7 το 2009), σε σύγκριση με τον ΔΤΚ όλων των υπηρεσιών μεταφοράς στη χώρα (από το 100 το 2005 στο 128,1 το 2009). Το γεγονός αυτό αντανάκλα την επίδραση του ανταγωνισμού στις αερομεταφορές κατά τα τελευταία έτη και τις στρεβλώσεις λόγω ελλιπούς ανταγωνισμού στις υπόλοιπες υπηρεσίες ακτοπλοϊκών (βλ. Σπαθή κ.ά., 2010) και, ιδιαίτερα, χερσαίων (βλ. Τσέκερης και Τσούμα, 2010) μεταφορών.

Διάγραμμα 1. Εξέλιξη του ΔΤΚ για τις μεταφορές με αεροπλάνα και τις υπηρεσίες μεταφορών στην Ελλάδα, 1992-2009.

Εξέλιξη του ΔΤΚ για τις μεταφορές με αεροπλάνα και τις υπηρεσίες μεταφορών στην Ελλάδα, 1992-2009



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τη Διεύθυνση Οικονομικών και Βραχυχρόνιων Δεστών, ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., η οικονομική σημασία των αερομεταφορών συνδέεται ιδιαίτερος με τη διεθνή εξαγωγική δραστηριοποίηση της ελληνικής οικονομίας (2,23% στο σύνολο των εξαγωγών το 2008). Αντιθέτως, η συμμετοχή του κλάδου (62) των αερομεταφορών στα εθνικά μεγέθη της ακαθάριστης αξίας παραγωγής και προστιθέμενης αξίας περιορίζεται (με βάση στοιχεία για το 2008) σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα (0,61% και 0,57% στο εθνικό σύνολο των αντίστοιχων μεγεθών). Όμως, οι συνολικές (άμεσες και έμμεσες) επιδράσεις από δραστηριότητες τουρισμού και σχετικών μεταφορών (κυρίως αερομεταφορών, αφού διακινούν το 73-74% των μη-κατοίκων από το εξωτερικό στο σύνολο των μέσων μεταφοράς) κυμαίνονται στο 15-16% του ΑΕΠ. Οι συνολικές επιδράσεις είναι υπερδιπλάσιες αυτών που αφορούν αποκλειστικά στον κλάδο του τουρισμού (περί το 7% του ΑΕΠ). Συνεπώς, οι αεροπορικές μεταφορές τουριστών μπορούν να χαρακτηρισθούν ως μια βασική προωθητική μηχανή της ελληνικής οικονομίας.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΥΠΑ, η θετική συμμετοχή του κλάδου στα εθνικά οικονομικά μεγέθη μπορεί να αποδοθεί στις εισπράξεις από αεροπορικές μεταφορές, λόγω της αυξημένης αεροπορικής κίνησης, γενικά στα ελληνικά αεροδρόμια και ιδιαίτερα στο αεροδρόμιο της Αθήνας τα τελευταία έτη. Όσον αφορά στην οικονομική επίδραση των αερολιμενικών υποδομών, έχει εκτιμηθεί ότι οι συνολικές (άμεσες, έμμεσες και προκληθείσες) επιδράσεις των αερολιμένων στο ΑΕΠ μιας

χώρας κυμαίνονται από 1,4% ως 2,5%, εξαιρώντας τις θετικές εξωτερικές οικονομικές επιδράσεις στον τουρισμό . Στην Αττική, έχει εκτιμηθεί ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας συνεισφέρει ετήσια 4,1 δις ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 3,2% του ΑΕΠ του Νομού, ενώ εξαιτίας του δημιουργήθηκαν συνολικά 48.001 θέσεις εργασίας. Σε εθνικό επίπεδο, η ετήσια προστιθέμενη αξία που παράγεται από το συγκεκριμένο αεροδρόμιο ανέρχεται σε 4,9 δις. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 2,14% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ έχουν δημιουργηθεί συνολικά περισσότερες από 63.190 θέσεις εργασίας.

Η πλήρης απελευθέρωση ευνοεί μόνο τις γραμμές με τη μεγαλύτερη κίνηση.

Στις γραμμές χαμηλής ζήτησης, λόγω του γεωγραφικού τους χαρακτήρα, η δρομολόγηση μέσω συνεισφέρει υψηλό κόστος το οποίο δεν μπορεί να καλυφθεί από ιδιώτες. Όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς της ΕΕ στις περιπτώσεις που δεν παρουσιάζεται ενδιαφέρον δρομολόγησης μέσω από τους επιχειρηματίες, το Κράτος παρεμβαίνει για να καλύψει τα έξοδα της εξυπηρέτησης («καθολικής υπηρεσίας») των περιοχών αυτών. Στις άγονες γραμμές εσωτερικού των εναέριων μεταφορών έχει εγκριθεί από την ΕΕ και έχει εφαρμοστεί πρόγραμμα παροχής δημόσιας υπηρεσίας (public service obligation). Η υποχρέωση αυτή του ελληνικού κράτους δεν επηρεάζεται από το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εταιρείας που εκτελεί τα δρομολόγια. Σημειώνεται ότι σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ οι άγονες γραμμές καλύπτονται είτε από τοπικές αεροπορικές εταιρείες, ή από τους εθνικούς αερομεταφορείς (Γαλλία – Air France, Γερμανία – Lufthansa), οι οποίοι έχουν εδώ και χρόνια περάσει στον ιδιωτικό τομέα.

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της ΥΠΑ, το πρώτο πρόγραμμα των άγονων γραμμών εφαρμόστηκε από 28/12/2001 σε 10 τακτικές γραμμές. Ακολούθησε το δεύτερο πρόγραμμα για άλλες 12 τακτικές γραμμές και το τρίτο πρόγραμμα για ακόμα τρεις γραμμές αν και για την 3^η γραμμή Θεσσαλονίκη-Λήμνο-Ικαρία δεν κατατέθηκε προσφορά. Η λειτουργία των προηγούμενων γραμμών ανανεώθηκε τρεις φορές και επιπλέον τροποποιήθηκαν και επεκταθήκαν δύο γραμμές (C177/29.7.2006). Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από αερομεταφορέα που επιλέγεται με ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό. Όλες οι υπόλοιπες γραμμές εσωτερικού χαρακτηρίζονται εμπορικές.

Στα πλαίσια σχετικής πρόσκλησης και ανοικτού διαγωνισμού της ΥΠΑ για την κάλυψη 24 άγονων γραμμών προς νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές της επικράτειας για το διάστημα από 1/4/2010 έως 31/3/2012, κατοχυρώθηκε στις ΟΑ. το

δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης έναντι συνολικού αιτηθέντος οικονομικού αντισταθμίματος 38.224 εκατ. ευρώ εννέα (9) γραμμών: Αθήνα-Αστυπάλαια, Αθήνα-Λέρος, Αθήνα-Μήλος, Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος-Σητεία, Αθήνα-Νάξος, Αθήνα-Πάρος, Ρόδος-Κως-Λέρος-Αστυπάλαια, Αθήνα-Κάλυμνος και Ρόδος-Καστελόριζο. Στην εταιρεία Αερογραμμές Αιγαίου (Aegean Airlines) κατοχυρώθηκε το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης χωρίς καταβολή οικονομικού αντισταθμίματος τεσσάρων (4) γραμμών: Αθήνα-Σητεία, Θεσσαλονίκη-Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη-Καλαμάτα και Θεσσαλονίκη-Σάμος. Στην εταιρεία Athens Airways κατοχυρώθηκε το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης εννέα (9) γραμμών: Αθήνα-Ικαρία, Αθήνα-Κύθηρα, Αθήνα-Κάρπαθος και Αθήνα- Σκιάθος, χωρίς καταβολή οικονομικού αντισταθμίματος, και Λήμνος-Μυτιλήνη- Χίος-Σάμος-Ρόδος, Αλεξανδρούπολη-Σητεία, Άκτιο-Σητεία, Αθήνα-Σκύρος και Θεσσαλονίκη-Σκύρος, έναντι συνολικού οικονομικού αντισταθμίματος 4.482 εκατ. ευρώ. Στην εταιρεία Astra Airlines κατοχυρώθηκε το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης χωρίς καταβολή οικονομικού αντισταθμίματος της γραμμής Θεσσαλονίκη-Χίος. Τέλος, στην εταιρεία Sky Express κατοχυρώθηκε το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης έναντι οικονομικού αντισταθμίματος 1.450 εκατ, ευρώ της γραμμής Κέρκυρα-Άκτιο-Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος.

Στις προθέσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περιλαμβάνεται και η αναδιάρθρωση του συστήματος λειτουργίας των άγονων γραμμών σε λιγότερες γραμμές που πραγματικά έχουν ανάγκη κρατικής ενίσχυσης, με αντισταθμιστική καταβολή. Ένα νέο σύστημα λειτουργίας αεροπορικών γραμμών δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να σχεδιαστεί με ολοκληρωμένο τρόπο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη λειτουργία των αντίστοιχων άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών, αλλά και όλων των υπολοίπων μέσων που εξυπηρετούν τις μετακινήσεις προς τα νησιά.

Πιο συγκεκριμένα, ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου-αεροπλάνου εντοπίζεται στο τμήμα του αεροπορικού δικτύου που έχει σημείο αναχώρησης/άφιξης σε νησιωτική/παραθαλάσσια περιοχή. Οι (ανταγωνιστικές ή/και συμπληρωματικές) αλληλεπιδράσεις μεταξύ αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών όμως περιλαμβάνουν όλα τα σκέλη μιας (αλυσίδας) μετακίνησης κατά μήκος του ζεύγους προέλευσης-προορισμού αυτής. Για παράδειγμα, η υπηρεσία επιβατικής αερομεταφοράς σε μια άγονη γραμμή με προορισμό ένα μεγάλο νησί μπορεί να είναι συμπληρωματική με μια υπηρεσία επιβατικής ακτοπλοϊκής μεταφοράς (με ειδικού τύπου πλοίο) σε ένα γειτονικό μικρότερο νησί, όπου δεν υπάρχει αερολιμένας.

Επιπλέον, σκέλος της μετακίνησης στο νησί μιας άγονης γραμμής μπορεί να περιλαμβάνει και χερσαία σύνδεση (π.χ., με σιδηρόδρομο ή ΚΤΕΛ) από μια περιοχή της ηπειρωτικής Ελλάδας σε μια πόλη με λιμένα ή αερολιμένα.

Επομένως, ο σχεδιασμός μεταφορικών υπηρεσιών δημόσιας υποχρέωσης απαιτεί τη συνεργασία πολλών φορέων. Οφείλει να λαμβάνει υπόψη όλους τους εναλλακτικούς συνδυασμούς μετακινήσεων, μέσω της εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου συστήματος τιμολόγησης (integrated tariff system) ανά προέλευση-προορισμό, στα πλαίσια της έννοιας του μεταφορικού ισοδύναμου.

3.4 Οικονομικά στοιχεία και ανταγωνισμός των εταιρειών επιβατικών αερομεταφορών

Η παρούσα ανάλυση των χρηματοοικονομικών χαρακτηριστικών και της οικονομικής κατάστασης των εταιρειών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών αφορά στη χρονική περίοδο 2000-2008. Κατά τη συγκεκριμένη περίοδο (ή σε ορισμένα έτη αυτής), λειτουργούσαν στην Ελλάδα 27 εταιρείες οι οποίες εκτελούσαν επιβατικές αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, η τρέχουσα εξέταση επικεντρώνεται στις 17 σημαντικότερες εταιρείες, καθώς οι υπόλοιπες παρουσιάζουν μικρά και ασήμαντα (ως προς το σύνολο) οικονομικά μεγέθη, και λειτουργούν (ή λειτουργούσαν) μόνο σε περιορισμένο αριθμό ετών κατά την περίοδο αυτή.

Προκειμένου να διαφανεί μια πρώτη εικόνα της οικονομικής κατάστασης των αεροπορικών εταιρειών, ο Πίνακας 1 παρουσιάζει τα ίδια κεφάλαιά τους. Στις περισσότερες εταιρείες τα ίδια κεφάλαια είναι αρκετά μικρά, γεγονός το οποίο, μεταξύ άλλων, μπορεί να υποδηλώνει το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων αυτών αλλά και της αγοράς στην οποία λειτουργούν (ή λειτουργούσαν). Εξαιρέσεις αποτελούν κυρίως οι Αερογραμμές Αιγαίου (Aegean Airlines) και η InterJet Hellenic Aviation. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές (Olympic Airlines ή OA) εμφανίζουν κατά τα δυο τελευταία έτη που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία αρνητική καθαρή θέση, υποδηλώνοντας τα προβλήματα χρεών της εταιρείας.

Πίνακας 1. Ίδια κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα 2000-2008

Ίδια κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα 2000-2008									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	4.117	4.202	4.438	111.371	24.284	-101.649	-244.129		
AEGEAN AIRLINES	47.620	25.882	36.370	40.256	-11.716	685	16.409	16.7491	212.775
HELLAS JET				733	-19767	-5178	2314	2144	2745
HELLENIC IMP. AIR.								4008	985
INTERJET HEL. AV.	3675	1887	-2920	16236	11352	10570	11102	10411	6621
GAIN JET							296	373	750
AIR MILES			99	372	156	1780	2343	2534	2604
SKY WINGS AIR.						379	532	408	
AEROLAND		48	40	32	24	35	-755	-1156	747
ALEXANDAIR						1020			
K2 SMARTJETS									-63
SKY EXPRESS							456	472	
AIR LIFT	42	13	45	61	109	66	117	116	1335
SWIFTAIR HELLAS		-5	88	111	310	263	590	651	463
INTERJET HELICOP.		-944	-436	2889	2175	2982	4127	3798	3215
EPSILON AVIATION	520	2178	953	555	1500	381	1079	130	1164
INTERSALONIKA	1.542	1.609	1.665	1.689	1.747	1.980	2.003	2.974	3.027

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Σημείωση: Τα απόλυτα ποσά και αυτά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των δεικτών είναι σε χιλιάδες Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές.

Στον Πίνακα 2 εμφανίζονται τα καθαρά κέρδη των επιβατικών αεροπορικών εταιρειών, που αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα μεγέθη για μια επιχείρηση. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, υπάρχει μια διαχρονική επιδείνωση στις ζημίες των ΟΑ και ταυτόχρονα μια διαχρονική βελτίωση στα καθαρά κέρδη της Aegean. Με άλλα λόγια, η οικονομική κατάσταση, όπως εμφανίζεται από τα καθαρά

αποτελέσματα χρήσεως των δύο αυτών εταιρειών, κινείται σε αντίθετες κατευθύνσεις. Για τα δύο τελευταία έτη (2007 και 2008) δεν μπορεί να γίνει σύγκριση, επειδή για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι οι περισσότερες από τις υπόλοιπες μικρές εταιρείες εμφανίζουν ζημίες, ενώ οι εταιρείες με θετικά αποτελέσματα εμφανίζουν μικρά κέρδη. Από τα στοιχεία αυτά συνάγεται το συμπέρασμα ότι μόνο μια εταιρεία (Aegean) ουσιαστικά εμφανίζει αξιόλογα καθαρά κέρδη.

Πίνακας 2 Καθαρά κέρδη των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008

Καθαρά κέρδη των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	710	194	398	-23.086	-87.087	-123.725	-142.481		
AEGEAN AIRLINES	-11.903	-33.525	-6.671	6.119	13.128	27.792	45.015	53.463	50.411
HELLAS JET				-19.267	-20.499	-8.640	696	-1.669	601
HELLENIC IMP. AIR.								153	-4.023
INTERJET HEL. AV.	-1.091	-3.255	-4.716	-590	-4.842	-783	532	-691	-3.790
GAIN JET							-204	77	-41
AIR MILES			-87	119	63	124	155	99	85
SKY WINGS AIR.						-121	154	-124	
AEROLAND		-11	-10	-8	-8	-190	-1.051	-1.421	-718
ALEXANDAIR						20			
K2 SMARTJETS									-377
SKY EXPRESS							77	285	
AIR LIFT	-105	-117	-119	-72	-16	-87	29	24	-18
SWIFTAIR HELLAS		-165	-38	-193	-94	-46	186	61	-189
INTERJET HELICOP.		-1.620	-1.252	-1.014	-707	807	-175	-329	-583
EPSILON AVIATION	321	138	-1.442	-651	-984	-1.119	-611	-949	85
INTERSALONIKA	70	67	56	23	62	33	22	41	108

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Η παραπάνω γενική εικόνα αντικατοπτρίζεται και στην απόδοση των ιδίων κεφαλαίων. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 3, η Aegean εμφανίζει

την περίοδο 2005-2006 μια σχετικά υψηλή αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων. Αυτό υποδηλώνει ότι η εταιρεία μπορεί να δημιουργεί κέρδος από τη χρήση των επενδεδυμένων κεφαλαίων της. Οι μικρότερες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, πέρα από αρνητικές αποδόσεις, εμφανίζουν περισσότερο ασταθείς τάσεις ως προς την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων τους.

Πίνακας 3 Χρηματοοικονομικοί δείκτες, 2000-2008

Χρηματοοικονομικοί δείκτες, 2000-2008									
Απόδοση Ενεργητικού									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	0,03	0,01	0,01	-0,10	-0,37	-0,55	-0,57		
AEGEAN AIRLINES	-0,08	-0,20	-0,04	0,04	0,11	0,24	0,27	0,15	0,11
HELLAS JET				-1,47	-2,27	-1,30	0,08	-0,14	0,04
HELLENIC IMP. AIR.								0,01	-0,38
INTERJET HEL. AV.	-0,07	-0,09	-0,14	-0,01	-0,23	-0,04	0,02	-0,03	-0,16
GAIN JET							-0,17	0,02	-0,01
AIR MILES			-0,08	0,04	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01
SKY WINGS AIR.						-0,05	0,04	-0,03	
AEROLAND		-0,23	-0,25	-0,25	-0,33	-0,59	-2,07	-1,73	-0,14
ALEXANDAIR						0,01			
K2 SMARTJETS									-0,51
SKY EXPRESS							0,03	0,16	
AIR LIFT	-0,39	-0,28	-0,13	-0,07	-0,01	-0,06	0,02	0,01	0,00
SWIFTAIR HELLAS		-4,71	-0,10	-0,35	-0,15	-0,07	0,16	0,05	-0,21
INTERJET HELICOP.		-0,29	-0,28	-0,13	-0,21	0,25	-0,04	-0,08	-0,17
EPSILON AVIATION	0,25	0,04	-0,46	-0,21	-0,34	-0,53	-0,41	-0,81	0,05
INTERSALONIKA		0,04	0,03	0,03	0,01	0,02	0,01	0,01	0,03
Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων									
OLYMPIC AIRLINES	0,17	0,05	0,09	-0,21	-3,59	1,22	0,58		
AEGEAN AIRLINES	-0,25	-1,30	-0,18	0,15	-1,12	40,57	2,74	0,32	0,24
HELLAS JET				-26,29	1,04	1,67	0,30	-0,78	0,22
HELLENIC IMP. AIR.								0,04	-4,08
INTERJET HEL. AV.	-0,30	-1,72	1,62	-0,04	-0,43	-0,07	0,05	-0,07	-0,57
GAIN JET							-0,69	0,21	-0,05
AIR MILES			-0,88	0,32	0,40	0,07	0,06	0,04	0,03
SKY WINGS AIR.						-0,32	0,29	-0,30	
AEROLAND		-0,23	-0,25	-0,25	-0,33	-5,43	1,39	1,23	-0,96

ALEXANDAIR						0,02			
K2 SMARTJETS									5,98
SKY EXPRESS							0,17	0,60	
AIR LIFT	-2,50	-9,00	-2,64	-1,18	-0,15	-1,32	0,25	0,21	-0,01
SWIFTAIR HELLAS		33,00	-0,43	-1,74	-0,30	-0,17	0,32	0,09	-0,41
INTERJET HELICOP.		1,72	2,87	-0,35	-0,33	0,27	-0,04	-0,09	-0,18
EPSILON AVIATION	0,62	0,06	-1,51	-1,17	-0,66	-2,94	-0,57	-7,30	0,07
INTERSALONIKA	0,05	0,04	0,03	0,01	0,04	0,02	0,01	0,01	0,04

Περιθώριο καθαρού κέρδους									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	0,02	0,01	0,01	-0,36	-0,14	-0,17	-0,19		
AEGEAN AIRLINES	-0,16	-0,21	-0,03	0,03	0,05	0,08	0,11	0,11	0,08
HELLAS JET				-1,08	-0,57	0,32	0,03	-0,09	0,02
HELLENIC IMP. AIR.								0,01	-0,16
INTERJET HEL. AV.	-0,17	-0,50	-0,68	-0,07	-0,56	-0,07	0,03	-0,04	-0,27
GAIN JET							-0,04	0,01	0,00
AIR MILES			-0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01
SKY WINGS AIR.						-0,03	0,05	-0,01	
AEROLAND						-17,27	-0,34	-0,36	-0,09
ALEXANDAIR						0,00			
K2 SMARTJETS									-0,06
SKY EXPRESS							0,01	0,06	
AIR LIFT	-0,41	-0,19	-0,13	-0,07	-0,01	-0,08	0,02	0,01	-0,01
SWIFTAIR HELLAS			-0,56	-0,52	-0,06	-0,03	0,06	0,02	-0,07
INTERJET HELICOP.		-1,79	-0,72	-0,53	-0,20	0,50	-0,10	-0,19	-0,39
EPSILON AVIATION	0,09	0,03	-0,25	-0,10	-0,16	-0,23	-0,39	-1,03	0,06
INTERSALONIKA	0,19	0,10	0,05	0,02	0,04	0,02	0,01	0,03	0,09
Ρευστότητα									
OLYMPIC AIRLINES	1,13	1,10	1,07	0,98	0,59	0,39	0,39		
AEGEAN AIRLINES	0,52	0,68	0,84	0,73	0,50	0,61	0,84	1,67	1,55
HELLAS JET				0,95	0,27	0,44	1,19	1,14	1,27
HELLENIC IMP. AIR.								1,32	0,88
INTERJET HEL. AV.	0,29	0,81	0,85	0,90	7,53	4,76	2,91	2,27	1,44
GAIN JET							0,55	0,92	1,06
AIR MILES			0,64	0,94	0,92	1,04	0,27	0,29	0,30
SKY WINGS AIR.						1,02	1,06	0,90	
AEROLAND						1,09	0,38	0,41	1,16
ALEXANDAIR						0,76			

K2 SMARTJETS									0,90
SKY EXPRESS							1,30	1,23	
AIR LIFT	0,60	0,51	0,54	0,46	0,57	0,61	0,73	0,84	0,82
SWIFTAIR HELLAS		0,68	0,18	0,66	1,15	0,98	1,60	1,79	1,81
INTERJET HELICOP.		0,10	1,35	9,19	5,01	8,89	28,24	15,93	9,96
EPSILON AVIATION	1,58	2,18	1,43	1,20	2,17	1,22	3,68	0,75	2,25
INTERSALONIKA	1,80	6,34	4,87	5,49	3,86	16,60	8,30	11,36	11,70

Δανειακή πίεση									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	0,82	0,85	0,91	0,50	0,90	1,46	1,98		
AEGEAN AIRLINES	0,67	0,85	0,78	0,72	1,10	0,99	0,90	0,53	0,52
HELLAS JET				0,94	3,19	1,78	0,74	0,81	0,80
HELLENIC IMP. AIR.								0,63	0,91
INTERJET HEL. AV.	0,77	0,95	1,09	0,65	0,47	0,50	0,53	0,59	0,72
GAIN JET							0,75	0,88	0,82
AIR MILES			0,91	0,86	0,92	0,62	0,78	0,80	0,80
SKY WINGS AIR.						0,85	0,87	0,91	
AEROLAND		0,00	0,00	0,00	0,00	0,89	2,49	2,41	0,86
ALEXANDAIR					0,73				
K2 SMARTJETS									1,09
SKY EXPRESS							0,85	0,73	
AIR LIFT	0,84	0,97	0,95	0,94	0,92	0,96	0,93	0,93	0,65
SWIFTAIR HELLAS		1,14	0,76	0,80	0,51	0,61	0,50	0,48	0,48
INTERJET HELICOP.		1,17	1,10	0,62	0,36	0,07	0,02	0,04	0,07
EPSILON AVIATION	0,59	0,39	0,69	0,82	0,48	0,82	0,28	0,89	0,30
INTERSALONIKA	0,20	0,18	0,18	0,13	0,16	0,04	0,10	0,07	0,07

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Όσον αφορά στον δείκτη της απόδοσης ενεργητικού (Πίνακας 3), αρκετές αεροπορικές εταιρείες εκτός από την Aegean εμφανίζουν θετική απόδοση ενεργητικού, ενώ στις ΟΑ ο δείκτης αυτός είναι αρνητικός με τάσεις επιδείνωσης κατά τα τελευταία έτη. Επίσης, συγκριτικά με τις μικρές εταιρείες που εμφανίζουν αρνητική αποδοτικότητα, στις ΟΑ το μέγεθος αυτής της αρνητικής απόδοσης είναι αρκετά μεγάλο, όπως διαπιστώνεται από τις απόλυτες τιμές του δείκτη.

Επιπλέον, εξετάζεται το καθαρό περιθώριο κέρδος, που αντανακλά την επιχειρηματική αποδοτικότητα και ικανότητα κερδοφορίας των αεροπορικών εταιρειών. Με βάση το συγκεκριμένο μέγεθος, ο Πίνακας 3 (παραπάνω πίνακας) εμφανίζει μια εικόνα των αεροπορικών εταιρειών παρόμοια με αυτή που περιγράφηκε με βάση τα άλλα μεγέθη αποδοτικότητας. Από τις εταιρείες με θετική κερδοφορία, οι περισσότερες εμφανίζουν χαμηλό περιθώριο καθαρού κέρδους. Η μεγαλύτερη από τις ιδιωτικές εταιρείες, δηλαδή η Aegean, παρουσιάζει ένα διαχρονικά αυξανόμενο περιθώριο καθαρού κέρδους, το οποίο κυμαίνεται σε σχετικά υψηλό επίπεδο (11% το 2007 και 8% το 2008). Με άλλα λόγια, ο μέσος όρος για τη διετία αυτή υποδηλώνει ότι για κάθε 100 ευρώ πωλήσεων η εταιρεία κάνει κέρδος 9,5 ευρώ. Τα χαμηλά επίπεδα στα οποία κινούνται γενικά οι δείκτες αποδοτικότητας και, ιδιαίτερα, τα περιθώρια κέρδους υπογραμμίζουν την αδυναμία κινήτρων και τις περιορισμένες προοπτικές που υπάρχουν για την είσοδο νέων ανταγωνιστικών εταιρειών στη μικρή και ιδιαίτερης φύσης αγορά των επιβατικών αερομεταφορών στην Ελλάδα. Επίσης, σηματοδοτούν το ενδεχόμενο της συνένωσης των υφιστάμενων μεγάλων αεροπορικών εταιρειών.

Πέρα από τους δείκτες αποδοτικότητας και κερδοφορίας, κρίσιμα οικονομικά μεγέθη για την εύρυθμη λειτουργία μιας επιχείρησης αποτελούν και αυτά που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις της εταιρείας προς τρίτους. Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει τα ξένα κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών. Αυτά περιλαμβάνουν όλες τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις (κυρίως ομολογιακά δάνεια, τραπεζικά δάνεια και πιστώσεις για αγορά κεφαλαιουχικού εξοπλισμού) μιας εταιρείας και αντανακλούν το μέγεθος της σημαντικότητας και της εξάρτησής της από κεφάλαια που ανήκουν σε τρίτους. Όπως φαίνεται, οι μεγαλύτερες εταιρείες συγκεντρώνουν περισσότερα ξένα κεφάλαια. Αυτό που έχει σημασία είναι η εξέλιξη στο μέγεθος αυτό, αφού δίνει πληροφόρηση, σε κάποιο βαθμό, για τη διαχρονική επιβάρυνση σε υποχρεώσεις.

Πίνακας 4 Ξένα κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008

Ξένα κεφάλαια των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2000-2008									
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	19.096	24.413	42.395	112.860	212.341	324.681	492.786		
AEGEAN AIRLINES	96.657	141.389	128.043	102.700	126.694	114.436	150.335	185.690	226.275
HELLAS JET				12.413	28.799	11.802	6.516	9.421	10.675
HELLENIC IMP. AIR.								6.793	9.577
INTERJET HEL. AV.	12.138	32.822	36.212	30.713	9.951	10.377	12.535	14.791	17.268
GAIN JET							907	2.788	3.437
AIR MILES			972	2.376	1.902	2.904	8.464	10.339	10.380
SKY WINGS AIR.						2.185	3.411	3.986	
AEROLAND		0	0	0	0	287	1.263	1.976	4.509
ALEXANDAIR						2.825			
K2 SMARTJETS									804
SKY EXPRESS							2.528	1.299	
AIR LIFT	225	401	848	979	1.259	1.476	1.606	1.636	2.514
SWIFTAIR HELLAS		40	280	438	321	420	589	612	435
INTERJET HELICOP.		6.473	4.895	4.629	1.236	221	79	154	251
EPSILON AVIATION	749	1.412	2.166	2.547	1.366	1.723	427	1.038	497
INTERSALONIKA	394	351	366	255	329	90	216	218	232

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Τόσο στις ΟΑ όσο και στην Aegean παρατηρείται μια διαχρονική αύξηση στις υποχρεώσεις προς τρίτους. Βέβαια, αυτό και μόνο το δεδομένο δεν υπονοεί αναγκαστικά δυσμενείς συνθήκες ή προβλήματα στην εταιρεία. Πολλές φορές η ανάπτυξη μιας επιχείρησης συμβαδίζει με αυξήσεις σε ξένα κεφάλαια. Στην προκειμένη περίπτωση, είναι γνωστό ότι η αύξηση αυτή στις ΟΑ χρησιμοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό για την κάλυψη χρεών και τρεχουσών αναγκών (IOBE, 1997), ενώ,

αντιθέτως, στην Aegean χρησιμοποιήθηκε για την επέκταση των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων.

Μεταξύ άλλων, η επέκταση αυτή περιλαμβάνει την περιφερειακή συνεργασία με την Lufthansa στην Ελλάδα από το 2005, έναρξη απευθείας πτήσεων σε νησιωτικές περιοχές (π.χ., Σάμο, Λήμνο, Κεφαλονιά), βαλκανικές πρωτεύουσες (Βουκουρέστι, Σόφια, Τίρανα) και άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις (Μόναχο, Φρανκφούρτη, Ντίσελντορφ, Μιλάνο, Παρίσι, Λονδίνο, κ.λπ.), και αύξηση των συνολικών παραγγελιών αγοράς και μίσθωσης αεροσκαφών τύπου Airbus σε συνολικά 27 αεροσκάφη (Aegean, 2009).

Πιο συγκεκριμένα, τα σταθερά λειτουργικά έξοδα των ΟΑ προ ιδιωτικοποίησης (μισθοδοσία, κόστος συντήρησης αεροσκαφών, υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.) το 2009 υπήρξαν τόσο υψηλά, ώστε τα έξοδα να ξεπερνούν κατά πολύ τα όποια έσοδα. Από την άλλη πλευρά, τόσο οι αυξήσεις στην τιμή των εισιτηρίων όσο και περαιτέρω επιδοτήσεις ήταν αδύνατες, λόγω της ανταγωνιστικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών και των κανονισμών της κοινοτικής νομοθεσίας, αντίστοιχα. Ο δείκτης της δανειακής πίεσης, που δίνει πληροφόρηση για τη σχετική επιβάρυνση των αεροπορικών εταιρειών, εμφανίζεται σε σχετικά υψηλά επίπεδα στις περισσότερες από αυτές (Πίνακας 3). Διαχρονικά, η δανειακή πίεση στις ΟΑ αυξάνεται σημαντικά, ενώ στην Aegean υπάρχει μια αρχική άνοδος μέχρι το 2005 και μετέπειτα μια σημαντική πτώση.

Τέλος, εξετάζεται ο δείκτης της κυκλοφοριακής ρευστότητας ή κεφαλαίου κίνησης, που απεικονίζει την επάρκεια ρευστότητας για την ομαλή λειτουργία της εταιρείας (μια τιμή γύρω στο 1,5 θεωρείται συνήθως ως επαρκής και ασφαλής). Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3 οι δύο μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες (ΟΑ και Aegean) εμφανίζουν ένα δυσμενή δείκτη κυκλοφοριακής ρευστότητας, ενώ οι περισσότερες από τις μικρές αεροπορικές εταιρείες εμφανίζουν υψηλούς δείκτες.

Αυτό συμβαίνει επειδή στις μικρές εταιρείες οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και, γενικότερα, τα ξένα κεφάλαια είναι σε χαμηλά επίπεδα, συγκριτικά με τις δύο μεγάλες εταιρείες. Αξίζει να σημειωθεί ότι διαχρονικά ο δείκτης ρευστότητας στην περίπτωση των ΟΑ επιδεινώνεται, ενώ στην περίπτωση της Aegean βελτιώνεται σημαντικά και υπερβαίνει το όριο του 1,5 στα δυο τελευταία έτη της ανάλυσης (2007 και 2008).

Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΜΕ (2008), το κόστος πωλήσεων της ΟΑ προ ιδιωτικοποίησης ανέρχονταν στο 15% των συνολικών δαπανών της εταιρείας (ήτοι

125 εκατ. ευρώ ετησίως), ενώ στις περισσότερες ευρωπαϊκές εταιρείες ο συγκεκριμένος δείκτης δεν υπερβαίνει το 10%. Επίσης, το 15% των συνολικών δαπανών της εταιρείας αφορούσε στις ανάγκες τεχνικής υποστήριξης του στόλου της (ήτοι 120 εκατ. ευρώ ετησίως), ενώ η αντίστοιχη δαπάνη σε ευρωπαϊκό επίπεδο ανέρχεται σε 10%. Το κόστος των καυσίμων του στόλου της εταιρείας εκτιμάται στο 35% των συνολικών δαπανών (ήτοι 280 εκατ. ευρώ ετησίως) – κυρίως λόγω της παλαιότητας των αεροσκαφών –, ενώ στους ανταγωνιστές της η αντίστοιχη δαπάνη κυμαίνεται μεταξύ 25%-30%. Το κόστος της επίγειας εξυπηρέτησης εκτιμάται στο 17% των συνολικών δαπανών της εταιρείας (ήτοι 145 εκατ. ευρώ ετησίως) – κυρίως λόγω της έλλειψης ανταγωνισμού που υπήρχε στις αντίστοιχες προσφερόμενες υπηρεσίες εξυπηρέτησης –, ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος σε ευρωπαϊκό επίπεδο ανέρχεται στο 13,5%. Τέλος, το κόστος των αποδοχών των εργαζομένων ξεπέρασε το 70% του συνολικού κύκλου εργασιών των ΟΑ το 2007, κυρίως λόγω των πολύ υψηλών επιδομάτων σε όλα τα σωματεία της εταιρείας.

Όσον αφορά στις συνθήκες ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών, εξετάζονται εδώ τα μερίδια αγοράς των εταιρειών μεταξύ των ετών 2004-2008, με βάση τις συνολικές πωλήσεις τους. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 5, οι ΟΑ κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο σε ολόκληρη την περίοδο.

Ωστόσο, το μερίδιο αυτό διαχρονικά φθίνει σημαντικά, από το 64% το 2004 στο 53% το 2008. Η Aegean, η οποία κατέχει το δεύτερο μεγαλύτερο μερίδιο, παρουσιάζει την αντίθετη εξέλιξη συγκριτικά με τις ΟΑ. Πιο συγκεκριμένα, εμφανίζει μια σημαντική και σταδιακή αύξηση στο μερίδιο αγοράς, που ανέρχεται γύρω στο 39,5% το 2008. Οι πιο σημαντικές από τις άλλες εταιρείες, με βάση το μερίδιο αγοράς, είναι η Hellas Jet και η Hellenic Imperial Airways, από τις οποίες η πρώτη σημειώνει πτώση και η δεύτερη άνοδο στο μερίδιο. Από τα στοιχεία αυτά, εύκολα διαπιστώνεται ότι ουσιαστικά δύο μόνο εταιρείες κυριαρχούν στον κλάδο, όπου το αθροιστικό μερίδιο αγοράς τους είναι γύρω στο 93%. Κατά συνέπεια, ο κλάδος εμφανίζει χαρακτηριστικά **δυοπωλίου**.

Πίνακας 5 Μεριδίο αγοράς (%) των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008

Μεριδίο αγοράς (%) των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008					
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2004	2005	2006	2007	2008
OLYMPIC AIRLINES	63,96	62,78	60,37	57,24	52,75
AEGEAN AIRLINES	28,50	29,90	32,29	35,23	39,41
HELLAS JET	3,56	2,41	1,62	1,38	1,96
HELLENIC IMP. AIR.	0,00	0,00	0,00	1,21	1,63
INTERJET HEL. AV.	0,85	0,96	1,22	1,19	0,92
GAIN JET	0,00	0,00	0,39	0,78	1,05
AIR MILES	1,61	1,86	1,89	0,91	0,92
SKY WINGS AIR.	0,00	0,31	0,26	0,63	0,00
AEROLAND	0,00	0,00	0,25	0,29	0,50
ALEXANDAIR	0,00	0,66	0,00	0,00	0,00
K2 SMARTJETS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKY EXPRESS	0,00	0,00	0,78	0,37	0,00
AIR LIFT	0,12	0,10	0,14	0,21	0,23
SWIFTAIR HELLAS	0,16	0,15	0,26	0,23	0,16
INTERJET HELICOP.	0,35	0,14	0,14	0,13	0,10
EPSILON AVIATION	0,61	0,42	0,13	0,07	0,09
INTERSALONIKA	0,16	0,14	0,13	0,09	0,07

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Σημείωση: Το μερίδιο αγοράς έχει υπολογιστεί με βάση τις πωλήσεις. Εξαιτίας της κρισιμότητας του μεγέθους του μεριδίου αγοράς των ΟΑ για τον προσδιορισμό της κλαδικής συγκέντρωσης, τα ελλιπή στοιχεία για τις πωλήσεις των ΟΑ για τα έτη 2007-2008 έχουν εκτιμηθεί μέσω γραμμικής αναγωγής (linear extrapolation) των δεδομένων της περιόδου 2002-2006.

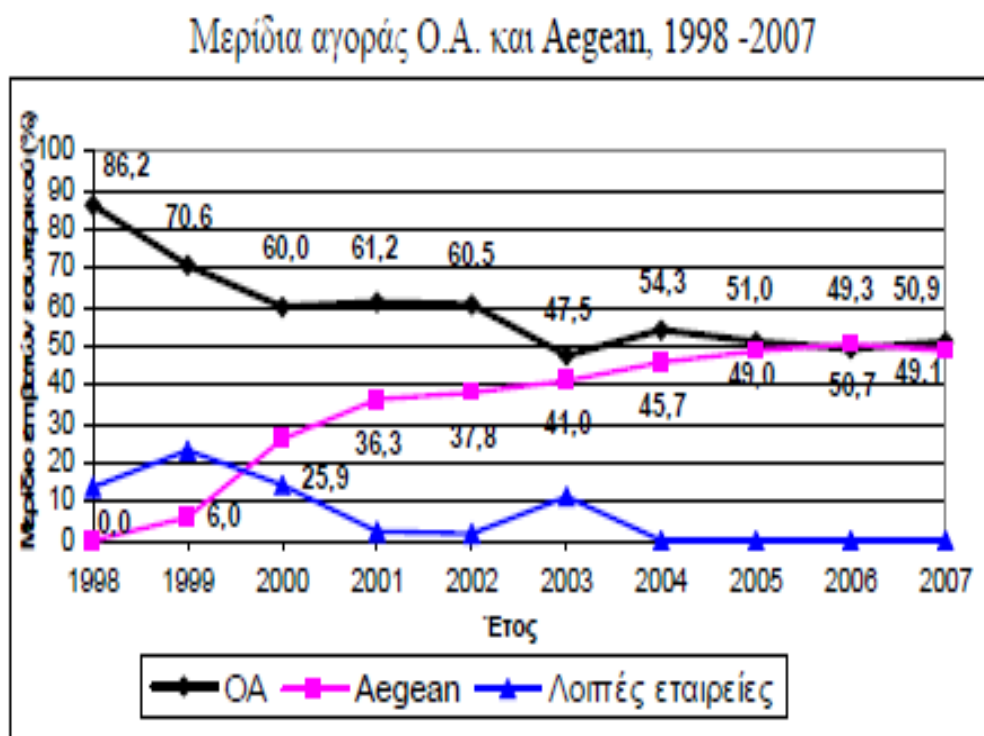
Πίνακας 6 Κλαδική συγκέντρωση στον κλάδο των επιβατικών αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008

Κλαδική συγκέντρωση στον κλάδο των επιβατικών αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, 2004-2008					
ΔΕΙΚΤΗΣ	2004	2005	2006	2007	2008
Δείκτης συγκέντρωσης CR2	92,46	92,68	92,66	92,47	92,16
Δείκτης συγκέντρωσης CR4	97,64	96,94	96,17	95,05	95,75
Δείκτης Herfindahl	0,492	0,485	0,470	0,452	0,435

Πηγή: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Αυτή η υπερβολική συγκέντρωση στην αγορά επιβεβαιώνεται και από τους δείκτες συγκέντρωσης CR2, CR4 (concentration ratios) και Herfindahl, οι οποίοι παρουσιάζονται στον Πίνακα 6. Ειδικότερα, ο δείκτης συγκέντρωσης CR2, ο οποίος δείχνει αθροιστικά το μερίδιο αγοράς των δύο μεγαλύτερων εταιρειών (ΟΑ και Aegean) με βάση τις πωλήσεις, παρέμεινε σχεδόν σταθερός (μεταξύ 92-93%), την περίοδο 2004-2008, ενώ ο δείκτης CR4, που δείχνει αθροιστικά το μερίδιο αγοράς των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιρειών, μειώθηκε κατά περίπου 2% την ίδια περίοδο, φθάνοντας σχεδόν στο 96% το 2008. Επιπλέον, ο δείκτης Herfindahl, που παίρνει τιμές από 0 μέχρι 1, είναι ιδιαίτερα υψηλός (>0,4) και υποδεικνύει την υπερσυγκέντρωση της αγοράς.

Διάγραμμα 2 Μερίδια αγοράς Ο.Α. και Aegean 1998 - 2007



Πηγή: ΥΜΕ (2008).

Οι ανταγωνιστές των ΟΑ κατάφεραν να εκμεταλλευτούν τις αδυναμίες της εταιρείας και να κερδίσουν με ευκολία μεγαλύτερα μερίδια αγοράς. Η Aegean από 0% το 1998 έφθασε στις εσωτερικές αερογραμμές στο 41% το 2003, και ξεπέρασε τις ΟΑ το 2007, με επιβατικό μερίδιο αγοράς 51% (Διάγραμμα 2). Σημειώνεται ότι η εταιρεία των ΟΑ αποτελούσε μέχρι το 2009 τη μόνη αεροπορική εταιρεία στην ΕΕ που ανήκε 100% στο κράτος. Το γεγονός αυτό επέφερε σοβαρή έλλειψη αποδοτικότητας, την ύπαρξη μεγάλων ελλειμμάτων, σε σχέση με το μέγεθος της στην ΕΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΑ – AEGEAN



4.1 Παρουσίαση ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Το 1930 ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία, η Ελληνική Αεροπορική Εταιρία ΙΚΑΡΟΣ. Η εταιρία χρεοκόπησε και λίγο αργότερα ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών. Ωστόσο, η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία ιδρύθηκε το 1935 και ήταν οι “Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις” (Τ.Α.Ε.). Το 1947, μετά το τέλος του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου, ιδρύθηκαν άλλες δύο Αεροπορικές εταιρίες, οι “Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία” και οι “Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος”. Λόγω όμως της κακής πορείας όλων αυτών των αεροπορικών εταιριών, το 1951 αποφασίστηκε η συγχώνευση όλων αυτών των εταιριών σε μία την Εθνική Ανώνυμη Εταιρία Τ.Α.Ε., η οποία ήταν και ο προάγγελος της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ολυμπιακή Αεροπορία).

Παρόλα αυτά, ο νέος κρατικός αερομεταφορέας αντιμετωπίζει δυσκολίες τα χρόνια που ακολουθούν με αποτέλεσμα να φτάσουμε στα τέλη Ιουλίου του 1956 όταν και υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και του Αριστοτέλη Ωνάση για την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Η νέα εταιρία, η οποία ονομάζεται Ολυμπιακή Αεροπορία (Olympic Airways), ξεκινάει τη λειτουργία της στις 6 Απριλίου του 1957. Ο στόλος της καινούργιας εταιρίας αποτελείται από 15 ελικοφόρα αεροπλάνα και απασχολεί 835 εργαζομένους. Το 1957, ξεκινάει τη λειτουργία της η πρώτη γραμμή εξωτερικού με δρομολόγιο: Αθήνα

– Ρώμη – Παρίσι – Λονδίνο. Το 1958 ανοίγουν άλλες δύο γραμμές εξωτερικού: Αθήνα – Ζυρίχη – Φρανκφούρτη και Αθήνα – Τελ Αβίβ.

Το 1962 διευρύνεται ακόμη περισσότερο το δίκτυο πτήσεων εξωτερικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με την καθιέρωση πτήσεων προς τις Βρυξέλλες και το Άμστερνταμ. Επίσης, τον Ιούνιο του 1966 ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις για Νέα Υόρκη και το 1968, άλλοι δύο προορισμοί προστίθενται στο δίκτυο εξωτερικού, το Ναϊρόμπι και το Γιοχάνεσμπουργκ. Ένα χρόνο αργότερα, το 1969 ξεκινούν πτήσεις προς το Μόντρεαλ (Καναδάς) [Ολυμπιακή Αεροπορία].

Το διάστημα από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970, η Ολυμπιακή Αεροπορία αποκτά φήμη και στο εξωτερικό καθώς είναι πολλοί οι επώνυμοι ξένοι (αθλητές, τραγουδιστές, ηθοποιοί) που προτιμούν την Ολυμπιακή για τις μετακινήσεις τους από και προς την Ελλάδα. Κατά το ίδιο διάστημα, διάσημοι Έλληνες και ξένοι σχεδιαστές μόδας αναλαμβάνουν την σχεδίαση των στολών των αεροσυνοδών.

Στις 2 Αυγούστου του 1971 ιδρύεται από τον Αλέξανδρο Ωνάση η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. (Olympic Aviation), με σκοπό την εξυπηρέτηση των κατοίκων των μικρών νησιών της Ελλάδος. Παράλληλα, το δίκτυο της εταιρίας διευρύνεται περισσότερο με νέες γραμμές προς το Μιλάνο και το Ντίσελντορφ, ενώ τον Μάρτιο του 1972 καθιερώνεται η αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας με την Αυστραλία. Μάλιστα, μετά την καθιέρωση του δρομολογίου προς Αυστραλία, η Ολυμπιακή Αεροπορία αποκτά τη φήμη της εταιρίας των πέντε ηπείρων. Ακόλουθη συνέπεια των παραπάνω εξελίξεων υπήρξε η τροφοδότηση του στόλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας με νέα αεροσκάφη. Το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας διαγραφόταν λαμπρό (Ολυμπιακή Αεροπορία). Ωστόσο, στις 22 Ιανουαρίου του 1973, συνέβη ένα τραγικό γεγονός το οποίο έμελλε να είναι και η αρχή του τέλους για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ο Αλέξανδρος Ωνάσης, γιος του Αριστοτέλη Ωνάση, σκοτώνεται σε αεροπορικό δυστύχημα. Μετά από λίγους μήνες, ο Αριστοτέλης Ωνάσης πουλάει την εταιρία στο Ελληνικό Δημόσιο και δύο χρόνια αργότερα, δηλαδή το 1975, πεθαίνει. Υπό τη νέα διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου, ιδρύεται το 1976, ακόμα μία εταιρία η Olympic Catering. Την περίοδο αυτή (1976) και ενώ η Ολυμπιακή διαθέτει ήδη αεροπορικές συνδέσεις με 30 διεθνείς προορισμούς, το δίκτυο εξωτερικού της επεκτείνεται ακόμα περισσότερο με νέες γραμμές προς τη Βεγγάζη, το Κουβέιτ, το

Νταχράν, το Ντουμπάι και τη Μελβούρνη. Ταυτόχρονα, ενισχύεται το δίκτυο πτήσεων εσωτερικού, με περισσότερες πτήσεις προς Σαντορίνη, Ρόδο και Κω. Παρόλη αυτή την ανοδική πορεία της εταιρίας, το 1977, στην προσπάθεια να περιοριστεί το κόστος λειτουργίας η γραμμή της Αυστραλίας καταργείται και την ακολουθεί η γραμμή του Καναδά, τον Οκτώβριο του 1978 (Ολυμπιακή Αεροπορία). Στα εργασιακά θέματα, το Δεκέμβριο του 1977 λαμβάνει χώρα η μεγαλύτερη σε διάρκεια απεργία του εθνικού αερομεταφορέα. Η απεργία διήρκησε συνολικά 35 ημέρες, μέχρι και τον Ιανουάριο του 1978, οπότε και έληξε. Τα κύρια αιτήματα των εργαζομένων αφορούσαν τον κανονισμό εργασίας, τους μισθούς που λάμβαναν καθώς επίσης και το συνταξιοδοτικό. Απεργιακές κινητοποιήσεις υπήρξαν και το καλοκαίρι του 1980, με κύριο αίτημα από πλευράς των εργαζομένων, την εφαρμογή κανονισμού πτήσεων και τη βελτίωση των οικονομικών τους αποδοχών. Το 1985 η Ολυμπιακή Αεροπορία φαίνεται να κινείται προς την αξιοποίηση δρομολογίων τόσο στο εσωτερικό όπως την Λέρο, τη Σητεία και την Πάρο όσο και στο εξωτερικό της χώρας όπως την Πάφο, την Κοπεγχάγη, τη Λυών και τη Μαδρίτη.

Τέλος, το 1988 ανοίγει η αερογραμμή της Βαρκελώνης αλλά και της Μπανγκόκ (Ολυμπιακή Αεροπορία).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και συγκεκριμένα τον Σεπτέμβριο του 1991, παραλαμβάνονται 6 νέα αεροσκάφη για λογαριασμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τα οποία συμβάλλουν στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης. Η αναβάθμιση αυτή θα γίνει πύλη νέων προορισμών όπως είναι η Σύρος και το Βερολίνο. Επίσης, το 1992 η εταιρία εντάσσει τρεις ακόμη μακρινούς προορισμούς στο δίκτυό της, την Βηρυτό, το Σικάγο και την Βοστώνη. Δυστυχώς, μόλις τρία χρόνια αργότερα, το 1995, τα προαναφερθέντα δρομολόγια όπως και αυτό του Τόκιο θα καταργηθούν και έτσι επιβεβαιώνουν την αδυναμία παγίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον ανταγωνιστικό τομέα των εναέριων μεταφορών.

Την ίδια χρονιά, το 1995, ιδρύεται η πρώτη θυγατρική εταιρία της Ολυμπιακής, οι Μακεδονικές Αερογραμμές της οποίας οι πτήσεις είναι ναυλωμένες (chartered). Το 1996 νέα δρομολόγια θα προστεθούν στο δίκτυο της εταιρίας, όπως αυτά προς την Αστυπάλαια, το Βουκουρέστι, τη Σόφια, το Βελιγράδι και τη Στοκχόλμη. Ωστόσο, η ίδια η ανάπτυξη-μεγέθυνση της εταιρίας με τη συνεχή προσθήκη νέων δρομολογίων, δημιουργεί σοβαρότατα προβλήματα οικονομικής φύσεως. Τα χρέη της εταιρίας

συνεχώς διογκώνονται, κάτι που απασχολεί τη διοίκηση της εταιρίας αλλά και το Ελληνικό Δημόσιο στην κατοχή του οποίου είναι η εταιρία (Ολυμπιακή Αεροπορία). Η τότε κυβέρνηση στην προσπάθειά της να επαναφέρει την εταιρία στην κερδοφορία, εφαρμόζει σχέδιο εξυγίανσης το οποίο προβλέπει την παραγραφή των χρεών της εταιρίας, τα οποία χρέη ανέρχονται σε πολλά δισεκατομμύρια δραχμές, την περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, το σχέδιο αυτό αποτυγχάνει, όπως επίσης θα αποτύχουν και όλα τα υπόλοιπα τα οποία θα ακολουθήσουν. Μετά από κάποια χρόνια γίνεται ακόμη μία προσπάθεια εξυγίανσης της εταιρίας, κατά την οποία το Ελληνικό Δημόσιο αναθέτει τη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην εταιρία Speedwing, θυγατρική εταιρία της British Airways. Παρόλα αυτά, ούτε αυτή η προσπάθεια θα καρποφορήσει. Φτάνοντας στο Δεκέμβριο του 2003, ένα ακόμη σχέδιο εξυγίανσης και αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας προωθείται από την τότε κυβέρνηση, με αφορμή την συνεχόμενη διόγκωση του ελλείμματος της εταιρίας. Το σχέδιο αυτό, προβλέπει τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρίας "Μακεδονικές Αερογραμμές" σε "Ολυμπιακές Αερογραμμές", την παραγραφή των χρεών της και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ολυμπιακής Αεροπορίας από αυτήν (τη θυγατρική). Όλες οι υπόλοιπες εταιρίες, εκτός από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, δηλαδή η Olympic Airways, η Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση συγχωνεύτηκαν και δημιούργησαν μία νέα εταιρία, την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες Α.Ε. (Ολυμπιακή Αεροπορία).

Ένα χρόνο αργότερα και συγκεκριμένα τον Δεκέμβριο του 2004, προκηρύσσεται από την Ελληνική Κυβέρνηση διεθνής διαγωνισμός για την πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος, όμως, δεν είχε ευτυχή κατάληξη και κηρύχθηκε άγονος. Το ίδιο αυτό διάστημα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχεται καταγγελίες από αεροπορικές εταιρίες (μεταξύ των οποίων και η Aegean Airlines) σχετικά με παράνομες κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία το χρονικό διάστημα από το 1994 έως το 2004. Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν καταδικαστική για την Ολυμπιακή Αεροπορία, καθώς θα έπρεπε να καταβάλλει 111 εκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό κράτος και μάλιστα άμεσα εντός ολίγων μηνών. Ωστόσο, η δεινή οικονομική κατάσταση της εταιρίας δεν επέτρεπε κάτι τέτοιο οπότε η μοναδική, ίσως, λύση θα ήταν να κηρύξει η εταιρία πτώχευση και να πουλήσει κάποια ή και όλα τα περιουσιακά της στοιχεία.

Όλη αυτή η έκρυθμη κατάσταση που επικρατεί έχει αντίκτυπο και στο επιβατικό κοινό της εταιρίας, το οποίο ταλαιπωρείται λόγω των συχνών απεργιών και στάσεων εργασίας των εργαζομένων της Ολυμπιακής. Αυτές οι απεργίες και στάσεις έχουν ως αποτέλεσμα να καθυστερούν και να ακυρώνονται πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας αρκετά συχνά ώστε το ζήτημα απασχολεί, πλέον, έντονα την Ελληνική Κυβέρνηση, η οποία στην προσπάθεια εύρεσης κάποιας λύσης ανακοινώνει τον Σεπτέμβριο του 2008 σχέδιο για τη δημιουργία μιας νέας εταιρίας. Η νέα εταιρία επρόκειτο να εξαγοράσει το όνομα και το σήμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά δεν θα είχε καμία σχέση μαζί της. Το σχέδιο αυτό το οποίο έλαβε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προέβλεπε την συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρίας στο 65% αυτού εκείνης της περιόδου, αλλά και την ιδιωτικοποίηση της εταιρίας (Ολυμπιακή Αεροπορία).

Στη συνέχεια, αφού πρώτα η εταιρία χωρίστηκε σε τρία επιμέρους τμήματα, δηλαδή α) την επίγεια εξυπηρέτηση, β) την τεχνική βάση και γ) το πτητικό έργο, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για κάθε ένα από τα τμήματα αυτά. Αρχικά, ο διαγωνισμός δεν τελεσφόρησε με αποτέλεσμα η Ελληνική Κυβέρνηση να κάνει έκκληση σε Έλληνες επιχειρηματίες να δείξουν ενδιαφέρον για την αγορά της εταιρίας. Όπως είναι πλέον γνωστό, την Ολυμπιακή Αεροπορία αγόρασε ο όμιλος επιχειρήσεων MIG (Marfin Investment Group) του κ. Ανδρέα Βγενόπουλου. Η συμφωνία εξαγοράς της Ολυμπιακής από την MIG υπογράφηκε στις 23 Μαρτίου του 2009, ενώ συμφωνήθηκε η MIG να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο της εταιρίας από 1 Οκτωβρίου 2009 (Ολυμπιακή Αεροπορία).

4.1.1 Αντικείμενο εργασιών

Σκοπός της εταιρίας ήταν η εκτέλεση και η εκμετάλλευση όλων των αεροπορικών μεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού, επιβατών και εμπορευμάτων και εν γένει κάθε φύσεως φορτίου που εκτελούνταν με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις μεταξύ σημείων του ενιαίου οικονομικού χώρου, καθώς και σημείων εκτός αυτού.

Στους σκοπούς της Εταιρείας εμπίπτουν και οι ακόλουθες εργασίες/δραστηριότητες:

- Η με επίγεια μέσα εξυπηρέτηση των ίδιων ή και τρίτων αεροσκαφών.
- Η μεταφορά αεροπορικού ταχυδρομείου εσωτερικού και εξωτερικού.

- Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης κινητήρων και αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας και τρίτων αερομεταφορέων συμπεριλαμβανομένης της εκμετάλλευσης Συνεργείου Γενικών Επισκευών.

Η πρακτόρευση αεροπορικών εταιρειών και η τεχνική ή άλλης μορφής εξυπηρέτηση αυτών.

- Η αγορά, η μίσθωση και η πώληση αεροσκαφών.
- Η άσκηση κάθε άλλης συναφούς με τις ανωτέρω δραστηριότητες αεροπορικής, τεχνικής, εμπορικής, τουριστικής εργασίας και εκμετάλλευσης, στις οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνονται και δραστηριότητες σχετικές με τεχνικές εγκαταστάσεις και κατασκευές, η εκμετάλλευση αεροδρομίων, συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, η παροχή εκπαιδευτικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της τηλεεκπαίδευσης, της εκπαίδευσης από απόσταση και της οργάνωσης εκπαιδευτικών μαθημάτων σχετικών με θέματα που άπτονται του αντικειμένου των εργασιών της εταιρείας, καθώς και κάθε άλλη εργασία δυνατή να εξυπηρετήσει άμεσα ή έμμεσα τους σκοπούς της εταιρείας ακόμη δε και η αγορά και η με οποιονδήποτε άλλο τρόπο απόκτηση και εκμετάλλευση ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων πάσης φύσεως για την προαγωγή της επιβατικής κίνησης των αεροπορικών γραμμών και την εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Η συμμετοχή ή συνεργασία σε οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή με παρεμφερή σκοπό προς επιδίωξη του εταιρικού της σκοπού.

4.1.2. Παράθεση απολογιστικών στοιχείων τριετίας, εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των ισολογισμών και σχολιασμός τους

Πίνακας 7 Εξέλιξη βασικών κονδυλίων ισολογισμού και αποτελεσμάτων χρήσης τριετίας 2010-2012

(ποσά σε χιλ. €)	2012	2011	2010
Ισολογισμός			
Ενσώματα Πάγια	121.581	135.925	143.757
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	30.505	31.410	42.977
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	4.714	8.188	8.539
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	72.083	122.221	114.237
Σύνολο Ενεργητικού	228.883	297.744	309.510
Μετοχικό κεφάλαιο	161.250	160.000	100.000
Λοιπά στοιχεία Ιδίων Κεφαλαίων	-137.433	-136.583	-159.453
Ίδια Κεφάλαια	23.817	23.417	-59.453
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	112.100	80.666	85.768
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	13.115	27.547	119.968
Λοιπές υποχρεώσεις	79.851	166.114	163.227
Σύνολο Υποχρεώσεων	205.066	274.327	368.963
Κύκλος εργασιών	216.315	240.483	333.987
Μικτό Αποτέλεσμα	2.053	-21.133	-38.490
Αποτελέσματα χρήσης προ φόρων	-6.824	-38.596	-79.648
Αποτελέσματα χρήσης μετά από φόρους	-8.607	-37.599	-80.935

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Το 2009 ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε σε € 63.294 χιλ. (δραστηριότητα 3 τελευταίων μηνών του έτους) και οι ζημίες μετά από φόρους ύψους σε € 81.577 χιλ. Πρέπει να σημειωθεί ότι η έναρξη της λειτουργίας την 29η Σεπτεμβρίου 2009, εντός διαστήματος έξι μηνών από την εξαγορά της, είχε σαν αποτέλεσμα την επιβάρυνση των αποτελεσμάτων με τα απαραίτητα έξοδα για την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας της εταιρείας, ύψους € 22,9 εκ. την περίοδο Απριλίου – Σεπτεμβρίου 2009, προκειμένου να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη έναρξη του πτητικού έργου και η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Το 2010, ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε €333.987 χιλ. και οι ζημίες μετά από φόρους σε €80.935 χιλ.

Το 2011, η Εταιρεία κατέγραψε κύκλο εργασιών ύψους €240.483 χιλ. και ζημίες μετά

από φόρους ύψους € 37.599 χιλ. Οι προσπάθειες της Διοίκησης για περιορισμό του λειτουργικού κόστους καθώς και βελτιστοποίησης του δικτύου οδήγησαν σε συγκράτηση των ζημιών, εν μέσω ενός ιδιαίτερα δυσμενούς περιβάλλοντος.

Το 2012, η Εταιρεία κατέγραψε κύκλο εργασιών ύψους € 216.315 χιλ. και ζημίες μετά από φόρους ύψους € 8.607 χιλ.

Ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας για το 2012 παρουσίασε μείωση κατά 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, συνέπεια του περιορισμού του δικτύου της. Κατά το 2012 πραγματοποιήθηκαν 7% λιγότερες πτήσεις σε σχέση με το 2011, ενώ αντίστοιχα οι επιβατική κίνηση παρουσίασε πτώση κατά 14%, η οποία οφείλεται κυρίως στη διακοπή ζημιογόνων δρομολογίων εξωτερικού.

Αντιστοίχως, το κόστος πωληθέντων μειώθηκε κατά 18% σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Οι συνολικές προσφερόμενες χιλιομετρικές θέσεις (ASKs), μειώθηκαν κατά 28% συγκριτικά με το 2011, συνέπεια της αναδιάρθρωσης του δικτύου, καθώς και της σταδιακής μείωσης του στόλου των αεροσκαφών τύπου Airbus.

Σε άλλα σημαντικά γεγονότα μετά την ημερομηνία ισολογισμού, σημειώνεται ότι στις 22 Μαρτίου του 2013 η OLYMPIC AIR προέβη σε ρύθμιση των ληξιπρόθεσμων οφειλών της προς το ΙΚΑ για τις εισφορές Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου -Δώρου Χριστουγέννων 2012 και Ιανουαρίου 2013 με 36μηνο διακανονισμό, όπως αναφέρεται στις οικονομικές καταστάσεις του 2012. Σημειώνεται ωστόσο ότι στις 30 Οκτωβρίου 2013 η εταιρεία προχώρησε σε ολοσχερή αποπληρωμή της εν λόγω οφειλής, η οποία ανήλθε στο ποσό των € 2.388.303,21.

Η εξέλιξη των βασικών οικονομικών μεγεθών συνέπεια της σημαντικής αναδιάρθρωσης του δικτύου καθώς και της προσπάθειας περιορισμού του λειτουργικού κόστους παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 8 Εξέλιξη πωλήσεων και αποτελεσμάτων OLYMPIC AIR 2009-2012

Σε χιλ. ευρώ	2009	2010	2011	2012
	(Οκτ-Δεκ)			
Πωλήσεις	63.294	333.987	240.483	216.315
Λοιπά έσοδα	4.684	32.047	44.829	55.598
Κέρδη/Ζημιές προ Φόρων	-81.245	-79.648	-38.596	-6.824
Κέρδη/Ζημιές μετά από Φόρους	-81.577	-80.935	-37.599	-8.607

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Πίνακας 9 Εξέλιξη επιβατικής κίνησης OLYMPIC AIR 2009-2012

Επιβάτες	2009	2010	2011	2012
	(Οκτ-Δεκ)			
Εσωτερικό	661.601	2.951.941	2.577.649	2.278.998
Εξωτερικό	347.091	1.432.263	786.388	627.134
Σύνολο	1.008.692	4.384.204	3.364.037	2.906.132

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Πίνακας 10 Εξέλιξη στόλου OLYMPIC AIR 2009-2012

Στολος - τέλος έτους	2009	2010	2011	2012
Airbus 319/320	17	14	8	5
Q400 BOMBARDIER	9	10	10	10
DASH 100 BOMBARDIER	5	5	5	4
ATR	1		1	

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Σημειώνεται, ότι σημαντική δραστηριότητα της εταιρείας αποτελεί και η εκτέλεση δρομολογίων άγονων γραμμών. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κατόπιν διενέργειας σχετικών διαγωνισμών, ανέθεσε την εκτέλεση των δρομολογίων 15 άγονων γραμμών στην OLYMPIC AIR για 4 χρόνια με ημερομηνία έναρξης την

01/04/2012. Κατόπιν των ανωτέρω, τα συνολικά δεκαπέντε δρομολόγια άγονων γραμμών, τα οποία η εταιρεία εκτελεί είναι τα ακόλουθα:

1. Αθήνα – Σύρος
2. Αθήνα – Ζάκυνθος
3. Αθήνα-Αστυπάλαια
4. Αθήνα-Λέρος
5. Αθήνα-Μήλος
6. Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος-Σητεία
7. Αθήνα-Νάξος
8. Ρόδος-Καστελόριζο
9. Αθήνα-Σκιάθος
10. Αθήνα-Ικαρία
11. Αθήνα-Κύθηρα
12. Αθήνα-Κάρπαθος
13. Αθήνα-Πάρος
14. Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Λέρος-Αστυπάλαια
15. Αθήνα-Κάλυμνος

4.2 Παρουσίαση AEGEAN AIRLINES



Η Aegean Airlines ιδρύθηκε ως Aegean Aviation το 1987, από τον επιχειρηματία Νικόλαο Σμιγδαλά. Στις 17 Φεβρουαρίου του 1992, έγινε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της Ελλάδος. Όταν ο Όμιλος Βασιλάκη την απέκτησε το 1994, η Aegean ξεκίνησε πτήσεις VIP σε όλο τον κόσμο με ένα στόλο από ιδιόκτητα Learjet. Το Μάρτιο του 1999 ιδρύθηκε και επίσημα η Aegean Airlines και ξεκίνησε τις πρώτες πτήσεις της από την Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο, χρησιμοποιώντας δύο ιδιόκτητα αεροσκάφη jet Avro RJ 100 της βρετανικής BAe Systems. Τον Δεκέμβριο του 1999 η Aegean, αγόρασε επίσης την Air Greece. Το 2001 συγχωνεύτηκε με την άλλη μεγάλη ελληνική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Cronus Airlines και το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί η μεγαλύτερη ιδιωτική ελληνική αεροπορική εταιρεία. Από το 2005, η αεροπορική εταιρεία υπήρξε σε συνεργασία με τη Lufthansa, προσφέροντας τη συμμετοχή στο πρόγραμμα Miles & More. Τον Μάρτιο του 2006, η Aegean Airlines συνήψε επίσης συμφωνία συνεργασίας με την TAP Portugal. Τον Δεκέμβριο του 2008, η Aegean Airlines ανακοίνωσε τη συνεργασία της με τη Brussels Airlines. Το 2009, η Aegean Airlines ξεκίνησε πτήσεις κοινού κωδικού με την bmi, Brussels Airlines, Lufthansa και την TAP Portugal. Τον Μάρτιο του 2009 υπέβαλε πρόταση για εξαγορά του πτητικού έργου της Ολυμπιακής, της τεχνικής βάσης, αλλά και της εταιρείας Πάνθεον, ύψους 90, 20 και 60 εκατομμυρίων ευρώ αντίστοιχα, η οποία όμως δεν έγινε δεκτή, με την Ολυμπιακή να καταλήγει στον όμιλο MIG. Αντιδρώντας στην εξαγορά αυτή, η οποία άλλαξε τις συνθήκες στην ελληνική αεροπορική αγορά, η Aegean ανακοίνωσε στις 26 Μαΐου 2009 την υπογραφή συμφωνίας για την είσοδό της στην διεθνή αεροπορική συμμαχία Star Alliance. Οι διαδικασίες ένταξης ολοκληρώθηκαν στις 30 Ιουνίου 2010 και έκτοτε η Aegean είναι πλήρες μέλος της συμμαχίας. Στις 9 Οκτωβρίου 2013 η

Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε την έγκρισή της σχετικά με την απορρόφηση της αεροπορικής εταιρείας Olympic Air από την Aegean Airlines, δημιουργώντας έτσι την μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της Ελλάδας.

Η Aegean Airlines είναι η μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία με το συνολικό αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται, από τον αριθμό των προορισμών που εξυπηρετούνται και από το μέγεθος του στόλου. Είναι μέλος της Star Alliance από τον Ιούνιο του 2010, λειτουργεί τακτικές και charter πτήσεις από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και σε άλλες μεγάλες ελληνικές πόλεις, καθώς και σε έναν αριθμό ευρωπαϊκών προορισμών. Κεντρικοί της κόμβοι είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, το Διεθνές Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και το Διεθνές Αεροδρόμιο της Λάρνακας. Χρησιμοποιεί επίσης και άλλα ελληνικά αεροδρόμια ως βάσεις, μερικά από τα οποία είναι εποχιακά.

Στις 21 Οκτωβρίου 2012, η Aegean Airlines ανακοίνωσε ότι είχε συνάψει συμφωνία για την απόκτηση της Olympic Air και η εξαγορά εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ένα χρόνο αργότερα, στις 9 Οκτωβρίου 2013. Επιπλέον, η Aegean Airlines συμμετείχε στην τελική φάση του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση της Cyprus Airways, τον εθνικό αερομεταφορέα της Κύπρου. Μετά την πτώχευση της Cyprus Airways, η Aegean Airlines δημιούργησε ένα κομβικό σημείο στο Αεροδρόμιο της Λάρνακας, ξεκινώντας έτσι προγραμματισμένες πτήσεις από και προς το νησί σε διάφορους προορισμούς. Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας το 2014 ανήλθαν στα €95 εκατομμύρια. (https://el.wikipedia.org/wiki/Aegean_Airlines)

4.2.1 Αντικείμενο Εργασιών

Η Εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών παρέχοντας υπηρεσίες που αφορούν στην μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στον τομέα των δημόσιων αεροπορικών μεταφορών, εντός και εκτός της Ελληνικής επικράτειας, με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις. Παράλληλα προσφέρει υπηρεσίες αεροπορικών εφαρμογών, τεχνικής υποστήριξης και επίγεια εξυπηρέτησης αεροσκαφών. Στους σκοπούς της Εταιρείας ενδεικτικά εμπίπτουν και οι ακόλουθες εργασίες/δραστηριότητες:

α. συμμετοχή σε οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή με παρεμφερή σκοπό

β. ίδρυση υποκαταστημάτων, πρακτορείων

γ. εισαγωγή, εμπορία, μίσθωση αεροσκαφών και ανταλλακτικών.

Η Εταιρεία ξεκίνησε τη δραστηριοποίησή της στον τομέα των τακτικών και ναυλωμένων πτήσεων, μικρών και μεσαίων αποστάσεων, το 1999. Τον Ιούλιο του 2007 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Από την 30/06/2010 είναι μέλος της ισχυρότερης παγκόσμιας αεροπορικής συμμαχίας, της STAR ALLIANCE. Το 2013 η Εταιρεία επιχειρεί με ένα στόλο 30 αεροσκαφών Airbus με την ετήσια επιβατική κίνηση να αναμένεται σε 6,5 εκατ. Από 6,1 εκατ. το 2012. Η Εταιρεία έχει βραβευθεί από πληθώρα διεθνών και τοπικών οργανισμών και φορέων σε αναγνώριση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, της προσφοράς στον Ελληνικό τουρισμό και της ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης.

4.3 Γενικά για το Δίκαιο ανταγωνισμού

Το Δίκαιο του Ανταγωνισμού αποτελεί ένα σύνολο κανόνων που αποσκοπεί στην προστασία του ανταγωνισμού από πρακτικές επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα αντικείμενο του ενωσιακού δικαίου ανταγωνισμού είναι ο έλεγχος της συγκέντρωσης της οικονομικής εξουσίας καθώς και των πρακτικών των επιχειρήσεων που αντίκεινται στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η έννοια «ανταγωνισμός» και οι στόχοι του Δικαίου του Ανταγωνισμού έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαξιφισμών μεταξύ ακαδημαϊκών και δικαστηρίων ανά τον κόσμο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο καθηγητής Fox, γίνεται «μάχη για την ψυχή της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας».

Ο ανταγωνισμός έχει μεταξύ άλλων περιγραφεί ως ένας αγώνας ή διαμάχη για την υπεροχή και ως μια διαδικασία αντιπαλότητας μεταξύ των εταιρειών για την προσέλκυση πελατείας. Προκειμένου να αντιληφθούμε καλύτερα την διαμόρφωση του Δικαίου του Ανταγωνισμού, ο καθηγητής Monti προτείνει να αποκολληθούμε από την μονομέρεια των απόψεων για την «ψυχή» του ανταγωνισμού και εξετάσουμε το τελευταίο υπό το πρίσμα τριών διαφορετικών σκοπιών: πρώτον, την πολιτική απόφαση για τους σκοπούς του Δικαίου του Ανταγωνισμού, δεύτερον, την οικονομική θεωρία για την λειτουργία των αγορών, και τρίτον, τον αρμόδιο θεσμό για την εφαρμογή του Δικαίου του Ανταγωνισμού.

Ξεκινώντας από την σκοπιά της πολιτικής απόφασης, παρατηρούμε ότι υπάρχει έντονη διχογνωμία για τους σκοπούς του Δικαίου του Ανταγωνισμού. Κάποιοι υποστηρίζουν ότι το τελευταίο στοχεύει κυρίως στην ευημερία των καταναλωτών (consumer welfare), και άλλοι ότι εξυπηρετεί και άλλους γενικότερους σκοπούς δημοσίου συμφέροντος, όπως η μεγιστοποίηση της οικονομικής ελευθερίας, η δημιουργία θέσεων εργασίας, η διατήρηση των μικρών επιχειρήσεων και η προστασία του περιβάλλοντος. Από την σκοπιά της οικονομικής θεωρίας, κυρίαρχες είναι οι απόψεις των Σχολών του Harvard, του Chicago και η «μετά-Chicago» οικονομική ανάλυση. Τέλος, αμφισβήτηση επικρατεί σχετικά με τον θεσμό που θα έχει αρμοδιότητα για την εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό, με επικρατούσα την μέθοδο της δημιουργίας ανεξάρτητων αρχών (π.χ. Επιτροπή Ανταγωνισμού στην Ελλάδα, Office of Fair Trading and the Competition Commission στο Ηνωμένο Βασίλειο και Department of Justice and the Federal Trade Commission στις Ηνωμένες Πολιτείες).

4.3.1 Δίκαιο του Ανταγωνισμού στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στα πλαίσια του ευρωπαϊκού χώρου, ήδη η Συνθήκη των Παρισίων του 1951 για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ανθρακα και Χάλυβα περιλαμβάνει στα κεφάλαια 6 και 7 κανόνες για τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η ιδρυτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη σημερινή της μορφή, Συνθήκη της Ρώμης του 1957, επαναλαμβάνει τους κανόνες, οι οποίοι πλέον αφορούν όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εντός της Ένωσης. Με τη Συνθήκη της Λισσαβόνας του 2009, το δίκαιο του ανταγωνισμού οργανώνεται στα άρθρα 101-109, στο Τρίτο Μέρος, υπό το κεφάλαιο 1 του Τίτλου 7 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα άρθρα αυτά είναι άμεσα συνυφασμένα με τους ευρύτερους στόχους της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, όπως προκύπτουν από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικά τη δημιουργία μιας ιδιαίτερα ανταγωνιστικής εσωτερικής ευρωπαϊκής αγοράς, η οποία θα περιλαμβάνει ένα σύστημα το οποίο θα διασφαλίζει τη μη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Οι κανόνες για τον ελεύθερο ανταγωνισμό έχουν ως άμεσο στόχο να προστατέψουν το οικοδόμημα της ενιαίας αγοράς και την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων.

Το δίκαιο του ελευθέρου ανταγωνισμού στη Συνθήκη για τη Λειτουργία της ΕΕ καταστρώνεται ως εξής: απαγορευμένες συμφωνίες και συμπράξεις (101 ΣΛΕΕ), κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης (102 ΣΛΕΕ) και κρατικές ενισχύσεις (107 ΣΛΕΕ). Ιδιαίτερης σημασίας είναι ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002, ο οποίος διαφοροποίησε τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 101-102 και ο Κανονισμός αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων.

Μεγάλης χρησιμότητας για τον ερμηνευτή και τον εφαρμοστή του ευρωπαϊκού δικαίου ανταγωνισμού έχουν η Ανακοίνωση της Επιτροπής η οποία προσδιορίζει το γενικό πλαίσιο ανάλυσης που χρησιμοποιεί η Επιτροπή κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ¹⁰ και η Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (εξής “η Ανακοίνωση της Επιτροπής”), η οποία εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή εφαρμόζει την έννοια της σχετικής αγοράς.

4.4 Ο ορισμός της σχετικής αγοράς στο Δίκαιο του Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης

4.4.1 Σημασία και περιπτώσεις που απαιτείται ο ορισμός της σχετικής αγοράς

Παρά τον ενιαίο χαρακτήρα της ευρωπαϊκής αγοράς, οι συνθήκες του ανταγωνισμού διαφοροποιούνται αισθητά και δεν αφορούν όλον τον ευρωπαϊκό χώρο και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτόν, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση. Είναι απαραίτητη, λοιπόν, μια οριοθέτηση του πεδίου μέσα στο οποίο ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων, ως προστάδιο για την εφαρμογή των ανάλογων διατάξεων.

Ειδικότερα, η οριοθέτηση της σχετικής αγοράς είναι το ενδιάμεσο στάδιο το οποίο επιτρέπει τον προσδιορισμό των μεριδίων αγοράς και τον συνακόλουθο έλεγχο στα πλαίσια των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ για τον περιορισμό ή νόθευση του ανταγωνισμού, την αξιολόγηση της δεσπόζουσας θέσης (dominant position) καθώς

και για την εφαρμογή των Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής στα πλαίσια των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ. Τέλος, ανάλογη οριοθέτηση της σχετικής αγοράς προϋποτίθεται για τον έλεγχο του μεγέθους της επιρροής στον ανταγωνισμό από τη δημιουργία ή ενδυνάμωση της δεσπόζουσας θέσης μιας συγκέντρωσης επιχειρήσεων με σκοπό την εφαρμογή του «Κοινοτικού Κανονισμού Συγκεντρώσεων».

Ο ορισμός, λοιπόν, της σχετικής αγοράς δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά είναι το συστηματικό εργαλείο που χρησιμοποιείται για να προσδιορισθεί το πεδίο μέσα στο οποίο θα κριθεί κατά περίπτωση η εφαρμογή των επιμέρους διατάξεων. Και είναι σαφές ότι ανάλογα με το συμπέρασμα του ορισμού διαφοροποιείται και το αποτέλεσμα της παραπάνω εφαρμογής.

4.4.2 Ορισμός και διακρίσεις της σχετικής αγοράς: το SSNIP test

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη περιορισμού στον ανταγωνισμό από τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις πρέπει πρώτα να προσδιοριστούν τα όρια εντός των οποίων ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Με λίγα λόγια, στόχος του ορισμού της σχετικής αγοράς αποτελεί η υπόδειξη των πραγματικών ανταγωνιστών, οι οποίοι έχουν την δυνατότητα να ασκήσουν επιρροή στις υπόλοιπες επιχειρήσεις και να τους επιβάλλουν περισσότερες πιέσεις από εκείνες που θα υφίσταντο σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Η σχετική αγορά διακρίνεται σε σχετική αγορά προϊόντος, σχετική γεωγραφική αγορά και σχετική χρονική αγορά. Ο προσδιορισμός της σχετικής αγοράς και στις τρεις αυτές περιπτώσεις αποτελεί κυρίαρχα ζήτημα εναλλαξιμότητας (interchangeability). Ως εναλλαξιμότητα νοείται η ανεύρεση εναλλάξιμων πηγών προμήθειας από τους καταναλωτές, τόσο από πλευράς προϊόντων ή υπηρεσιών, όσο και σε γεωγραφικό και χρονικό επίπεδο.

Αναφέρεται ότι οι περιορισμοί που υπόκεινται οι επιχειρήσεις λόγω του ανταγωνισμού είναι τρεις: πρώτον, η υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης (demand-side substitutability), δεύτερον, η υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς (supply-side substitutability), και τρίτον, ο δυνητικός ανταγωνισμός (potential competition). Απο οικονομικής απόψεως, η εξέταση της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης είναι πιο αποτελεσματική μέθοδος και θα πρέπει να προτάσσεται στην εξέταση για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς. ενώ η

υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς θα εξετάζεται μόνο σε περιπτώσεις που είναι εξίσου άμεση και αποτελεσματική.

Ο τρόπος που θα προσδιοριστεί η υποκατάσταση προσφοράς ή ζήτησης, ώστε να ανευρεθεί η σχετική αγορά προϊόντος (product market), σχετική γεωγραφική (geographical market) ή χρονική αγορά (temporal market), είναι με το λεγόμενο SSNIP test («Small but Significant Non-transitory Increase in Price»), που αλλιώς αποκαλείται και τεστ του Υποθετικού Μονοπωλητή («Hypothetical Monopolist Test» ή HMT), το οποίο εφαρμόστηκε πρώτα στις ΗΠΑ από το Department of Justice και το Federal Trade Commission στα πλαίσια του αμερικανικού Δικαίου του Ανταγωνισμού.

Το SSNIP test εφαρμόζεται για να βρεθεί το σύνολο των προϊόντων που συνθέτουν μια διακριτή σχετική αγορά, αλλά και το γεωγραφικό ή/και χρονικό εύρος της σχετικής αγοράς. Ένα προϊόν ή ένα σύνολο προϊόντων/υπηρεσιών αποτελούν διακριτή σχετική αγορά όταν αυτά αποτελούν «αρκετά καλά υποκατάστατα» μεταξύ τους. Προκειμένου να διαπιστωθούν τα παραπάνω, στα πλαίσια του SSNIP test μελετάται ποια θα ήταν η αντίδραση των πελατών (υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης) είτε των προμηθευτών (υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς) σε περίπτωση μικρής αλλά διαρκούς αύξησης, της τάξεως του 5%-10% επί της τιμής βάσης, των σχετικών τιμών των προϊόντων στις υπό εξέταση περιοχές.

Κατά κανόνα, το τεστ του Υποθετικού Μονοπωλητή εφαρμόζεται σε περιπτώσεις που η τιμή των προϊόντων ή υπηρεσιών είναι ελευθέρως καθοριζόμενη και δεν αποτελεί αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης. Επομένως, το τεστ θα λάβει χώρα σύμφωνα με την τιμή βάσης, δηλαδή σύμφωνα με την παράγραφο 19 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής την επικρατούσα τιμή στην υπό εξέταση αγορά.

Συνοψίζοντας, η σχετική αγορά διακρίνεται σε σχετική αγορά προϊόντος, γεωγραφική και χρονική. Προκειμένου να προσδιοριστεί το σύνολο των προϊόντων που συνθέτουν την σχετική αγορά, θα εφαρμοστεί το SSNIP test, δηλαδή θα εξεταστεί η αντίδραση των καταναλωτών κατ'αρχήν (υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης) είτε σε κάποιες περιπτώσεις η αντίδραση των προμηθευτών (υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς), σε περίπτωση υποθετικής αύξησης των τιμών από την εμπλεκόμενη επιχείρηση.

4.4.3 Ορισμός σχετικής γεωγραφικής αγοράς

Όπως ορίζει σαφώς και η Ανακοίνωση της Επιτροπής, η σχετική αγορά προσδιορίζεται συνδυαστικά από τη σχετική αγορά προϊόντος, όπως αναλύθηκε παραπάνω, και από τη γεωγραφική αγορά. Είναι απαραίτητο, πριν ερευνηθεί η ισχύς μιας επιχείρησης στην αγορά, να είναι σαφώς προσδιορισμένα τα γεωγραφικά όρια της αγοράς αυτής. Και ανάλογα με τον προσδιορισμό αυτό, διαφοροποιείται σαφώς και το αποτέλεσμα της έρευνας αυτής και η συνακόλουθη εφαρμογή ή μη των σχετικών διατάξεων.

Σχετική γεωγραφική αγορά είναι η περιοχή εντός της οποίας οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν επαρκώς ομοιογενείς όρους ανταγωνισμού με αποτέλεσμα η περιοχή αυτή να μπορεί να διακριθεί από γειτονικές περιοχές λόγω διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού.

Όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, αυτός εξαρτάται από την περιοχή που δραστηριοποιούνται οι υπό εξέταση επιχειρήσεις και από την ασκούμενη από αυτές δραστηριότητα. Το μεθοδολογικό εργαλείο που χρησιμοποιείται είναι και σε αυτήν την περίπτωση το SNIPP test. Αυτό που εξετάζεται είναι εάν η υπό εξέταση επιχείρηση θα μπορούσε να προβεί σε επικερδή αύξηση της τιμής βάσεως του προϊόντος κατά 5% - 10% για διάστημα μεγαλύτερο του έτους σε συγκεκριμένη περιοχή. Η σχετική γεωγραφική αγορά οριοθετείται αφού συμπεριληφθούν όλες οι περιοχές από τις οποίες μπορεί να υποκατασταθεί η ζήτηση των καταναλωτών ή από τις οποίες μπορούν άλλοι παραγωγοί εύκολα και γρήγορα να αυξήσουν την προσφορά τους στη συγκεκριμένη περιοχή. Έτσι, η αγορά μπορεί να είναι τοπική, εθνική, διεθνής ή και παγκόσμια ανάλογα με την υπό εξέταση περίπτωση.

Με άλλα λόγια, η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει από την πλευρά της ζήτησης όλες τις περιοχές στις οποίες θα στραφούν οι καταναλωτές μετά την υποθετική αύξηση της τιμής του σχετικού προϊόντος. Από την πλευρά της προσφοράς, η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει τις περιοχές στις οποίες είναι εγκατεστημένοι προμηθευτές οι οποίοι μπορούν εύκολα και γρήγορα (ήτοι βραχυπρόθεσμα) να διαθέσουν τα προϊόντα τους στην αγορά όπου αυξήθηκε η τιμή, καλύπτοντας έτσι το κενό που δημιούργησε η αύξηση της τιμής.

Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για να βρεθούν οι περιοχές αυτές δεν είναι σταθεροί, αλλά διαφοροποιούνται ανάλογα με την υπό εξέταση περίπτωση. Ο βασικότερος παράγοντας εξέτασης είναι η ομοιογένεια των όρων ανταγωνισμού για όλες τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις.

4.5 Οι Επιτροπές Ανταγωνισμού (Ελληνική – Ευρωπαϊκή) στην περίπτωση της Ολυμπιακής – Aegean.

Υποχρέωση γνωστοποίησης της σκοπούμενης συγκέντρωσης προέκυπτε για την Ελλάδα, την Κύπρο και την Αλβανία. Η γνωστοποιούμενη συναλλαγή δεν έμπιπτε στα κριτήρια κοινοτικής υπαγωγής, προ παντός άλλου επειδή ο συνολικός παγκόσμιος κύκλος εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υπολειπόταν σημαντικά του ορίου των €2,5 δις. Η γνωστοποίηση προς την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού υποβλήθηκε την 5.11.2012, κατ' άρθρο 6 Ν. 3959/2011. Η Ολομέλεια της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, κατά τη συνεδρίαση 73/5.11.2012, αποδέχθηκε ομοφώνως το αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και παρέπεμψε σε αυτήν, βάσει του άρθρου 22 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004, τη γνωστοποιηθείσα εξαγορά της Olympic Air A.E. από την Aegean. Ειδικότερα, έκρινε ότι πληρούνται οι τυπικές και ουσιαστικές προϋποθέσεις των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού για την παραπομπή της υπόθεσης, δεδομένου ότι **η συγκέντρωση επηρέαζε σημαντικά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και τον ανταγωνισμό στην ελληνική επικράτεια και σε έτερο κράτος μέλος.** Έκρινε, επίσης, ότι η προηγούμενη εξέταση της συγκέντρωσης μεταξύ των ίδιων εταιρειών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2010-2011 θα διευκόλυνε την αποτελεσματικότερη διαχείριση της υπόθεσης. Στο πλαίσιο της συνεργασίας των δύο αρχών, η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνέδραμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εξέταση της υπόθεσης.

Στα πλαίσια των προνοιών του Κανονισμού 139/2004 του Συμβουλίου, η Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού συνεργάστηκε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εξέταση της υπόθεσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχθηκε την ανάληψη της δικαιοδοσίας επί της σκοπούμενης συναλλαγής στις 3.12.2012. Στις 28.2.2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε

γνωστοποίηση της εν λόγω συναλλαγής από την AEGEAN. Με το πέρας της πρώτης φάσης της έρευνας (Φάση I), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε στις 23.4.2013 ότι κινεί έρευνα σε βάθος (Φάση II).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού εξέτασε τις επιπτώσεις της προτεινόμενης εξαγοράς στον ανταγωνισμό των επηρεαζόμενων αγορών όσον αφορά τις επιβατικές πτήσεις εσωτερικού. Η Aegean ήταν ο πλησιέστερος ανταγωνιστής της Olympic στις αγορές αυτές στην Ελλάδα. Όταν η Επιτροπή απαγόρευσε την προηγούμενη προσπάθεια της Aegean να εξαγοράσει την Olympic το 2011, οι εταιρείες εκτελούσαν ανταγωνιστικά δρομολόγια σε 17 διαδρομές, εκ των οποίων εννέα δημιουργούσαν προβλήματα ανταγωνισμού (βλ. IP/11/68) (Φάση I).

Η Επιτροπή είχε εκφράσει αρχικά ανησυχίες και ξεκίνησε διεξοδική έρευνα τον Απρίλιο του 2013 (IP/13/361).

Η έρευνα αυτή κατέληξε στα εξής συμπεράσματα:

- Εξαιτίας της ελληνικής κρίσης, η ζήτηση επιβατικών πτήσεων εσωτερικού με αναχώρηση από την Αθήνα μειώθηκε κατά 26%: από 6,1 εκατομμύρια επιβάτες το 2009 σε 4,5 εκατομμύρια το 2012. Η μείωση αυτή συνεχίστηκε και το πρώτο εξάμηνο του 2013 (6,3% μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος).
- Επιπλέον, ο αριθμός των διαδρομών που εξυπηρετούν η Aegean και η Olympic μειώθηκε σημαντικά τα τελευταία χρόνια. (Φάση II). Κατά την διάρκεια της δεύτερης έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού, η Aegean και η Olympic εκτελούσαν ανταγωνιστικά δρομολόγια σε επτά διαδρομές, εκ των οποίων οι ακόλουθες πέντε εξυπηρετούνται μόνον από αυτές: Αθήνα – Χανιά, Αθήνα – Μυτιλήνη, Αθήνα – Σαντορίνη, Αθήνα – Κέρκυρα (η Aegean εκτελεί δρομολόγια μόνο τον καλοκαίρι), Αθήνα – Κως (η Aegean εκτελεί δρομολόγια μόνο τον καλοκαίρι).
- Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι δεν ήταν πιθανή η είσοδος άλλων αεροπορικών εταιρειών στο άμεσο μέλλον σε καμία από αυτές τις διαδρομές. Αυτό οφείλεται σε διάφορους λόγους: οι δυνητικοί ανταγωνιστές διέβλεπαν πιο κερδοφόρες ευκαιρίες αλλού, θεωρούσαν το κόστος εισόδου πολύ υψηλό ή παρέμειναν εκτός της ελληνικής εγχώριας αγοράς εξαιτίας της δυσχερούς

κατάστασης στην οποία βρισκόταν και βρίσκεται ακόμα η Ελληνική οικονομία.

- Η διεξοδική έρευνα της Επιτροπής έδειξε επίσης καθαρά ότι η Olympic ήταν ούτως ή άλλως προβληματική επιχείρηση και ότι θα έπαινε σύντομα να λειτουργεί. Η Olympic δεν ήταν ποτέ κερδοφόρα μετά την ιδιωτικοποίησή της το 2009 και ελάμβανε έκτοτε σημαντική χρηματοδοτική στήριξη από τον μοναδικό της μέτοχο, την Marfin Investment Group («MIG»).
- Η διεξοδική ανάλυση των επιχειρηματικών προοπτικών της Olympic επιβεβαίωσε ότι η εταιρεία ήταν εξαιρετικά απίθανο να καταστεί κερδοφόρα στο άμεσο μέλλον της, με οποιοδήποτε επιχειρηματικό σχέδιο. Η MIG είχε, συνεπώς, αποφασίσει να διακόψει τη στήριξη που παρείχε στην Olympic, αν αυτή δεν επωλείτο στην Aegean. Αυτό θα είχε βραχυπρόθεσμα ως αποτέλεσμα την οριστική παύση λειτουργίας της Olympic.
- Επιπλέον, η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι δεν υπάρχει άλλος αξιόπιστος αγοραστής που να ενδιαφέρεται να αποκτήσει την Olympic εκτός από την Aegean. Επίσης δεν είχε εκδηλωθεί κανένα αξιόπιστο ενδιαφέρον για την απόκτηση των περιουσιακών στοιχείων της Olympic, συμπεριλαμβανομένου του εμπορικού της σήματος. Συνεπώς, το πιθανότερο σενάριο ήταν η μη πραγματοποίηση της σχεδιαζόμενης πράξης, η οποία θα είχε ως συνέπεια να τεθούν τα περιουσιακά στοιχεία της Olympic εκτός αγοράς.

Η Επιτροπή κατέληξε, επομένως, με έγγραφη πράξη της η οποία κοινοποιήθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2013 στο συμπέρασμα ότι, οι τυχόν αρνητικές συνέπειες για τον ανταγωνισμό από την απομάκρυνση της Olympic ως ανεξάρτητου ανταγωνιστή δεν οφείλονταν στη συγκέντρωση. Κατά συνέπεια, η συγκέντρωση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά και επομένως έπρεπε να εγκριθεί.

Χαρακτηριστικά ήταν τα λόγια του αντιπρόεδρου της Επιτροπής και αρμόδιου για την πολιτική ανταγωνισμού, Χοακίν Αλμούνια ο οποίος δήλωσε σχετικά: «Είναι σαφές ότι, εξαιτίας της συνεχιζόμενης ελληνικής κρίσης και δεδομένης της ιδιαίτερα δύσκολης οικονομικής κατάστασης που αντιμετωπίζει, η Olympic θα ήταν αναγκασμένη, σε κάθε περίπτωση, να εγκαταλείψει την αγορά σύντομα. Ως εκ τούτου, εγκρίναμε τη συγκέντρωση δεδομένου ότι δεν έχει καμία πρόσθετη αρνητική επίπτωση στον ανταγωνισμό».

Συμπερασματικά , η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε, βάσει του κανονισμού της ΕΕ για τις συγκεντρώσεις, την προτεινόμενη εξαγορά της Olympic Air από την Aegean Airlines, αμφότερες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Επειδή από την διεξοδική έρευνα της Επιτροπής προέκυψε ότι η Olympic Air αν δεν εξαγοραζόταν από την Aegean, θα αναγκαζόταν στο άμεσο μέλλον να παύσει να λειτουργεί λόγω οικονομικών δυσχερειών. Μόλις η Olympic σταματούσε την επιχειρηματική της δραστηριότητα, η Aegean θα καθίστατο η μοναδική εταιρεία πτήσεων εσωτερικού και θα αποκτούσε τα μερίδια αγοράς της Olympic. Ως εκ τούτου, ανεξαρτήτως της συγκέντρωσης, η Olympic σύντομα θα έπαυε να υπάρχει ως ανταγωνίστρια της Aegean. Κατά συνέπεια, η συγκέντρωση δεν θα στρέβλωνε τον ανταγωνισμό, ο οποίος ούτως ή άλλως δεν θα υπήρχε.

4.6 Λόγοι εξαγοράς

Οι βασικοί λόγοι για τους οποίους πραγματοποιήθηκε η εξαγορά είναι οι εξής:

- Απόκτηση απαραίτητου μεγέθους, που θα επιτρέψει στον νέο όμιλο να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά στον παγκόσμιο αεροπορικό χάρτη και θα δημιουργήσει συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης μέσω των απαραίτητων συνεργειών.

Ο κλάδος των αερομεταφορών χαρακτηρίζεται από έντονες τάσεις συγκέντρωσης, κυρίως από το 2006. Πιο συγκεκριμένα στην Ευρώπη, οι εξαγορές και συγχωνεύσεις έχουν οδηγήσει στη δημιουργία 3 μεγάλων ομίλων με έσοδα της τάξεως των €20 με 30 δις ετησίως. Συγκεκριμένα, η Lufthansa απέκτησε τη Swiss Air, την Austrian και την Brussels. Η Air France, συγχωνεύτηκε με την KLM, ο νέος όμιλος εξαγόρασε το 25% της Alitalia, με την τελευταία να έχει συγχωνευτεί με τον τοπικό ανταγωνιστή της Air One. Η BA συγχωνεύτηκε με την Iberia και δημιουργήθηκε ο όμιλος IAG (International Airlines Group) ο οποίος στη συνέχεια εξαγόρασε την bmi. Επιπρόσθετα, ο ταχύτατα αναπτυσσόμενος αερομεταφορέας χαμηλού κόστους Vueling συγχωνεύτηκε με την επίσης ισπανική Clickair και αποτελεί μέρος του ομίλου IAG. Η ETIHAD προέβη στην απόκτηση μειοψηφικής συμμετοχής στην Air Berlin, στην Aer Lingus καθώς και στην Σερβική Jat. Η κυβέρνηση της Πορτογαλίας

έχει εκφράσει τις προθέσεις της να προβεί σε πώληση του εθνικού αερομεταφορέα TAP. Τέλος, η Κροατία ανακοίνωσε πρόσφατα τις προθέσεις της να αναζητήσει επενδυτή για την πώληση του 49% της Croatia Airlines.

Παράλληλα, από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αναπτύχθηκαν με υψηλούς ρυθμούς, δημιουργώντας βάσεις σε όλη την Ευρώπη και ενισχύοντας τα μερίδια αγοράς τους.

Από το 2006 έως το 2012, περίοδο κατά την οποία άλλαζε ο ευρωπαϊκός χάρτης των αερομεταφορών, με τις μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες να αναπτύσσονται είτε μέσω εξαγορών, είτε μέσω οργανικής ανάπτυξης του στόλου τους, οι 2 κύριες ελληνικές εταιρείες δεν είχαν την ευκαιρία να σχηματίσουν έναν ισχυρότερο ελληνικό αερομεταφορέα.

Είναι γεγονός, ότι το μικρό μέγεθος των εταιρειών AEGEAN και OLYMPIC AIR τις εμποδίζει να ανταγωνισθούν αποτελεσματικά διεθνείς αερομεταφορείς και δυναμικά αναπτυσσόμενες εταιρείες στην περιοχή, οι οποίες παρουσιάζουν πολλαπλάσιο μέγεθος και συνάμα επιδεικνύουν σημαντική και αυξανόμενη δραστηριότητα με πτήσεις προς και από τα ελληνικά αεροδρόμια.

Πίνακας 11 Σύγκριση κύκλου εργασιών – στόλου / Ευρωπαϊκός Κλάδος Αερομεταφορών

	Έσοδα (εκατ. €)*	Στόλος*
Lufthansa	30.135	627
Air France - KLM	25.633	573
IAG (BA, bmi, Iberia)	18.117	377
Turkish	6.446	199
Aeroflot	6.333	233
Ryanair	4.884	305
easyJet	4.684	203
Air Berlin	4.312	155
TAP Portugal	2.618	71
Pegasus	1.920	44
Norwegian	1.717	68
Aegean**	563	30
Olympic**	216	15

* πιο πρόσφατα δημοσιευμένα ετήσια αποτελέσματα
 ** Aegean / Olympic ετήσια έσοδα 2012 (εξαιρουμένων επιβατικών χρεώσεων αεροδρομίων), στόλος 23/10/2013
 Πηγή: Bloomberg, Εταιρεία

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Πίνακας 12 Ανάπτυξη στόλου κύριων αερομεταφορέων στην περιοχή την περίοδο 2006-2012

Στόλος	2006	2013
Ryanair	133	305
Aeroflot	128	233
easyJet	122	203
Turkish	103	199
Vueling	16	53
Aegean & Olympic	67	45
Cyprus	10	9

Πηγή: Bloomberg, Εταιρεία

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Όπως παρουσιάζεται στους παραπάνω πίνακες, ακόμα και η TAP Portugal είναι 4,7 φορές μεγαλύτερη σε έσοδα από τον μεγαλύτερο ελληνικό αερομεταφορέα, την AEGEAN, και 3,3 φορές μεγαλύτερη από το άθροισμα και των 2 ελληνικών εταιρειών μαζί. Η Turkish Airlines έχει διπλασιαστεί σε μέγεθος στόλου από το 2006 έως το 2013 και είναι ήδη ο κυρίαρχος αερομεταφορέας στην περιοχή με 200 αεροσκάφη και σημαντικές παραγγελίες νέων αεροσκαφών τα επόμενα χρόνια.

Πίνακας 13 Σημαντικές παραγγελίες Αεροσκαφών

	Παραγγελίες Αρ. Αεροσκαφών
Ryanair	175
easyJet	135 + 100 options
Turkish	285
Pegasus	106
Vueling	62 + 58 options

Πηγή: Ιστοσελίδες εταιρειών

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Εξίσου σημαντική είναι η δραστηριότητα των αερομεταφορέων τρίτων χωρών από/προς τα ελληνικά αεροδρόμια, και κυρίως αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers), η οποία αυξάνεται ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια με υψηλούς ρυθμούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι το μερίδιο αγοράς των 2 ελληνικών εταιρειών στη συνολική κίνηση εξωτερικού της Ελλάδας ανέρχεται σε μόλις 16% (2012). Συγκριτικά αναφέρεται ότι ο αντίστοιχος βαθμός συγκέντρωσης των μεγαλύτερων αερομεταφορέων ανέρχεται στο 40% κατά μέσο όρο στην Ευρώπη. Το ιδιαίτερος μικρό μερίδιο αγοράς των ελληνικών εταιρειών στις πτήσεις εξωτερικού από και προς την Ελλάδα, μεταφράζεται σε σημαντική απώλεια για το ΑΕΠ και την απασχόληση της χώρας καθώς μόλις το 16% του μεταφορικού αεροπορικού έργου συμμετέχει στο ΑΕΠ.

Η κρίση στην ελληνική οικονομία και η συρρίκνωση της τοπικής αγοράς καθιστούν ακόμα πιο αναγκαία την ένωση των δυνάμεων των δύο εταιρειών.

Τα τελευταία 5 έτη, η κρίση έχει πλήξει όλους τους κλάδους της οικονομίας και ιδιαίτερα την εγχώρια αεροπορική αγορά. Απόρροια της κρίσης και συγκεκριμένα της σημαντικής μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος του Έλληνα καταναλωτή, η επιβατική κίνηση εσωτερικού της χώρας έχει μειωθεί κατά 30% με 35%, ανάλογα με τον προορισμό.

Πίνακας 14 Εξέλιξη ΑΕΠ - Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν σε αγοραίες τιμές

	2008	2009	2010	2011	2012
ΑΕΠ	-0,2%	-3,1%	-4,9%	-7,1%	-6,4%

Πηγή: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Πίνακας 15 Εξέλιξη Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Εσωτερικού από/προς Αθήνα (συνολική αγορά, στοιχεία Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών) σε εκατ.

Εκατ.	2009	2012	2009/2012	2013 (α' εξαμ.)	2009/2013
Επιβάτες Εσωτερικού	6,1	4,5	-26%	-7%	-32%

Πηγή: ΔΑΑ

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Την ίδια περίοδο, προκειμένου να ανταποκριθεί η Εταιρεία στη μείωση της αγοραστικής δύναμης των Ελλήνων καταναλωτών, οι προσφερόμενοι μέσοι ναύλοι της AEGEAN στα δρομολόγια εσωτερικού μειώθηκαν μεταξύ 20% με 25%, επίσης ανάλογα με τον προορισμό, παρά τη σημαντική ενίσχυση της τιμής του πετρελαίου. Συνεπώς η μείωση της συνολικής αγοράς πτήσεων εσωτερικού σε αξία εκτιμάται κοντά στο 50% από το 2009.

Πίνακας 16 Εξέλιξη Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Εξωτερικού (σε εκατ.)

Εκατ.	2009	2010	2011	2012	2012/ 2009	2013/2012 (Ιαν-Αυγ)
Σύνολο αεροδρομίων	26,0	25,8	27,6	26,4	2%	7%
Περιφερειακά αεροδρόμια	16,0	16,1	18,2	18,0	13%	13%
Από/προς ΔΑΑ	10,0	9,8	9,5	8,4	-16%	-5%

Πηγή: ΥΠΑ

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η επιβατική κίνηση εξωτερικού από και προς τα Ελληνικά αεροδρόμια το 2012 παρέμεινε περίπου στα επίπεδα του 2009 με διαφορετικές όμως τάσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων και της Αθήνας. Είναι γεγονός, ότι η αποδυνάμωση της Αθήνας, απόρροια τόσο της οικονομικής κρίσης όσο και των γεγονότων που επηρεάζουν την ελκυστικότητα της Αθήνας ως ασφαλή προορισμό και τον εισερχόμενο τουρισμό στην πρωτεύουσα, πλήττει κυρίως τις δύο Ελληνικές εταιρείες που έχουν σαν κύρια βάση της δραστηριότητάς τους το αεροδρόμιο Αθηνών.

Είναι ενδεικτικό ότι από τη συνολική επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της χώρας, η κίνηση εξωτερικού (παρακάτω πίνακας) αποτελεί το 85% της συνολικής κίνησης ενώ σε αξία ξεπερνά το 90%.

Πίνακας 17 Συνολική Αγορά Αερομεταφορών – Επιβατική κίνηση εσωτερικού, εξωτερικού από το σύνολο των ελληνικών αεροδρομίων

Εκατ.	Επιβάτες Εσωτερικού	Επιβάτες Εξωτερικού	Σύνολο
Εκτίμηση 2013	4,95	28,25	33,20
% Συνόλου	15%	85%	100%

Πηγή: Εταιρεία με βάση στοιχεία της ΥΠΑ για το 2012 και % μεταβολής Ιαν-Αυγούστου 2013

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Εν μέσω ενός δύσκολου επιχειρηματικού περιβάλλοντος, η στρατηγική της AEGEAN επικεντρώθηκε στην αναδιάταξη του δικτύου της. Τα τελευταία έτη, η χωρητικότητα που απελευθερώθηκε αναγκαστικά λόγω της μείωσης της ζήτησης στο εσωτερικό, επενδύθηκε για την ενίσχυση του δικτύου εξωτερικού. Βασικός στόχος αποτέλεσε η αύξηση της εισερχόμενης τουριστικής κίνησης τόσο στην Αθήνα όσο και στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου και έχουν δημιουργηθεί 6 βάσεις για απευθείας πτήσεις εξωτερικού. Παράλληλα, προέβη σε σημαντικές προσαρμογές και πρωτοβουλίες σε ότι αφορά τη διαχείριση του κόστους. Τόσο η μείωση της εσωτερικής αγοράς όσο και η στρατηγική της εταιρείας να επενδύει σε νέες αγορές εξωτερικού εν μέσω κρίσης είχαν οδηγήσει την εταιρεία σε ζημιολύγες χρήσεις τα έτη 2009-2012.

Από την άλλη μεριά, η OLYMPIC AIR προέβη σε σημαντική μείωση της δραστηριότητάς της προκειμένου να συγκρατήσει το ύψος των ζημιών, επιστρέφοντας το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των αεροσκαφών Airbus το 2013 (χωρητικότητας 138-162 θέσεων) και επιχειρώντας με αεροσκάφη Bombardier, τύπου Q-400 και Dash 8-100 (76 και 37 θέσεων αντίστοιχα).

Τόσο η κρίση στην Ελλάδα όσο και η έλλειψη των απαραίτητων οικονομιών κλίμακας και του μεγέθους, στερούσαν μέχρι τώρα από τις δύο ελληνικές εταιρείες τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν σε μία πιο αντίστοιχη βάση μεγέθους τις ξένες εταιρείες και κυρίως τη δυνατότητα να προγραμματίσουν και να σχεδιάσουν μια πορεία βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι συνέργειες που προκύψαν από την εξαγορά δημιούργησαν προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης για τον νέο όμιλο. Αναπτύχθηκαν συνέργειες και οικονομίες κλίμακας σε διοικητικό, εμπορικό και τεχνικό επίπεδο. Παράλληλα, αναμένεται ενίσχυση της αγοραστικής δύναμης και κατά συνέπεια εξοικονομήσεις σε βασικές κατηγορίες, τόσο σταθερών όσο και μεταβλητών εξόδων, οφέλη από κατάργηση της χρήσης παράλληλων συστημάτων για τις δύο εταιρείες, εξοικονόμηση κόστους εγκαταστάσεων και κοινών προμηθειών. Οι συνέργειες που αναπτύχθηκαν συντέλεσαν στη μείωση του μοναδιαίου κόστους, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του νέου ομίλου και διασφαλίζοντας βιώσιμη ανάπτυξη.

Συγκεκριμένα, το επιχειρησιακό σχέδιο προβλέπει σταδιακή ενοποίηση των διοικητικών, εμπορικών, οικονομικών και τεχνικών υπηρεσιών. Κάθε εταιρεία θα διατηρήσει διακριτό πτητικό προσωπικό και αεροπλάνα ενώ θα χρησιμοποιούνται ξεχωριστά και τα δύο σήματα AEGEAN και OLYMPIC AIR. Ο στόλος με τη συγκεκριμένη σχεδιαζόμενη δομή θα μπορεί να αξιοποιηθεί από κοινού.

Παράλληλα, αναπτύσσονται συνέργειες δικτύου από:

1. Την ενίσχυση της συνδεσιμότητας εσωτερικού/εξωτερικού και την καλύτερη αξιοποίηση του δικτύου εσωτερικού, επιτρέποντας την αποτελεσματικότερη διαχείριση του στόλου και την ενίσχυση της πληρότητας των πτήσεων.
2. Τη συμπληρωματικότητα των στόλων (Jet και Turboprop αεροσκάφη) με την κατάλληλη χρήση και συνδυασμό ανάλογα με τη ζήτηση, τον προορισμό και την εποχή, παρέχοντας τη δυνατότητα για βελτιστοποίηση του δικτύου και της προσφερόμενης χωρητικότητας.

Οι συνέργειες που προκύπτουν αναμένεται να δημιουργήσουν πολλαπλά οφέλη για τον τουρισμό, τους καταναλωτές και την οικονομία της χώρας

Η μείωση του μοναδιαίου κόστους και η απόκτηση του απαραίτητου μεγέθους θα ενισχύσουν - σε ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον - τις προοπτικές ανάπτυξης και σταδιακής επέκτασης του δικτύου εξωτερικού τόσο από την Αθήνα, όσο και από περιφερειακά αεροδρόμια με τοπική απασχόληση προσωπικού, προσφέροντας περισσότερες επιλογές στους Έλληνες καταναλωτές αλλά και συμβάλλοντας καθοριστικά στην ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα.

Επιπλέον, οι αναμενόμενες συνέργειες και η μείωση του κόστους ανά μονάδα, θα επιτρέψουν την προσφορά ακόμα πιο ελκυστικών ναύλων, την πλήρη κάλυψη του δικτύου του εσωτερικού της χώρας, με υπεύθυνη αντιμετώπιση του καταναλωτή.

4.7 Τίμημα Εξαγοράς

Το τίμημα πώλησεως των Πωλουμένων Μετοχών συμφωνήθηκε σε εβδομήντα δύο εκατομμύρια εξήντα Ευρώ (€72.000.060) για το σύνολο των Πωλουμένων Μετοχών ήτοι σαράντα τέσσερα ευρώ και έξι χιλιάδες πεντακόσια δώδεκα δεκάκις χιλιοστά (44,6512 ευρώ) ανά μετοχή, κατόπιν διαπραγμάτευσης που οδήγησε στην υπογραφή του προσυμφώνου αγοροπωλησίας μετοχών στις 22 Οκτωβρίου 2012 μεταξύ της MIG και της AEGEAN. Στα πλαίσια της συναλλαγής, η MIG είχε παράσχει συγκεκριμένες εγγυοδοτικές δηλώσεις ενώ η ολοκλήρωση της συναλλαγής τελούσε υπό την αίρεση της λήψης της έγκρισης των αρμοδίων Επιτροπών Ανταγωνισμού.

Το ύψος του τιμήματος προσδιορίστηκε οριστικώς σε €72.000.060 και υπογράφηκε η οριστική σύμβαση πώλησης και μεταβίβασης μη εισηγμένων μετοχών στις 23 Οκτωβρίου 2013 κατόπιν της διακρίβωσης της τήρησης των εγγυοδοτικών δηλώσεων και της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 9η Οκτωβρίου 2013.

Βασικά κριτήρια προσδιορισμού του τιμήματος για την AEGEAN αποτέλεσαν οι συνέργειες που αναμένεται να δημιουργηθούν από την εξαγορά, οι οποίες με σωστή διαχείριση και στρατηγική θα συμβάλλουν στην καθιέρωση ενός βιώσιμου αερομεταφορέα που θα διατηρήσει τη σημερινή υψηλή ποιότητα των αεροπορικών υπηρεσιών.

4.7.1 Χρηματοδότηση της Εξαγοράς

Η εξαγορά του 100% της OLYMPIC AIR θα χρηματοδοτηθεί από τα ταμειακά διαθέσιμα της AEGEAN σε ότι αφορά την προκαταβολή του Οκτωβρίου 2012 ύψους €20 εκατ., ενώ οι πέντε ετήσιες δόσεις του τιμήματος τα έτη 2013-2017 ύψους €10,4 εκατ. έκαστη, αναμένεται να υπερκαλυφθούν από τις καθαρές λειτουργικές ταμειακές ροές της AEGEAN, χωρίς την ανάγκη προσφυγής σε δανεισμό.

4.7.2 Τρόπος καταβολής του τιμήματος

Το τίμημα της εξαγοράς συμφωνήθηκε να καταβληθεί ως εξής:

Κατά την υπογραφή του Προσυμφώνου της 22ης Οκτωβρίου 2012 καταβλήθηκε ποσό είκοσι εκατομμυρίων Ευρώ (€20.000.000). Το υπόλοιπο τίμημα ύψους Ευρώ πενήντα δύο εκατομμυρίων εξήντα (€52.000.060) θα καταβληθεί σε πέντε ισόποσες ετήσιες δόσεις, εκ των οποίων η μεν πρώτη καταβλήθηκε κατά την υπογραφή της σύμβασης πώλησης και μεταβίβασης μετοχών την 23η Οκτωβρίου 2013, οι δε υπόλοιπες τέσσερις (4) ισόποσες δόσεις θα καταβληθούν στις 15.10.2014 η δεύτερη, στις 15.10.2015 η τρίτη, στις 14.10.2016 η τέταρτη και στις 16.10.2017 η πέμπτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Περιουσιακή διάρθρωση και χρηματοοικονομική θέση της OLYMPIC AIR.

5.1.1. Ενσώματα Πάγια

Κατά την 31/12/2012, οι Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις ανήλθαν σε €121.581 χιλ. εκ των οποίων ποσό €117.742 χιλ. αφορά τη χρηματοδοτική μίσθωση δέκα (10) αεροσκαφών, ενώ το υπόλοιπο ποσό €3.839 χιλ. αναφέρεται στην αναπόσβεστη αξία επενδύσεων σε Έπιπλα και λοιπό εξοπλισμό (€2.275 χιλ.), Κτίρια και εγκαταστάσεις (€1.214 χιλ.) και Μεταφορικά μέσα και Μηχανήματα (€340 χιλ.). Αναλυτικότερα, τα παραπάνω παρουσιάζονται στον πίνακα που παρατίθεται:

Πίνακας 18 OLYMPIC AIR - Ενσώματα Πάγια 31/12/2012

Ποσά σε € 000	Αεροσκάφη	Κτίρια και εγκαταστάσεις	Μηχανήματα	Μεταφορικά Μέσα	Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Σύνολο
Λογιστική Αξία την 1/1/2012	140.366	652	0	219	4.133	143.390
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	-7.631	-188	0	-66	-1.380	-9.465
Καθαρή Λογιστική Αξία την 1/1/2012	132.735	464	0	153	2.573	135.925
Προσθήκες	0	1.293	243	0	529	2.067
Πωλήσεις /αποσύρσεις	0	-222	0	-8	-135	-385
Ζημιές απομείωσης	-5.769	-419	0	0	0	-6.188
Αποσβέσεις περιόδου	-9.224	-139	-8	-32	-766	-10.169
Αποσβέσεις πωληθέντων /αποσυρθέντων	0	235	0	2	94	331
Λογιστική Αξία την 31/12/2012	134.597	1.306	243	211	4.527	140.884
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	-16.855	-92	-8	-96	-2.232	-19.303
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2012	117.742	1.214	235	115	2.275	121.581

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Σημειώνεται ότι η Εταιρεία κατά την 28/06/2012 προέβη σε τροποποίηση των υφιστάμενων συμβάσεων δέκα (10) αεροσκαφών χρηματοδοτικής μίσθωσης, που είχε συνάψει με την MIG Aviation 3 και την MIG Aviation (UK), των οποίων κάτοχος έγινε μετά την εξαγορά τους, η NAC Aviation.

5.1.2 Ασώματες Ακινήτοποιήσεις

Τα άυλα περιουσιακά στοιχεία κατά την 31/12/2012 ανήλθαν σε 30.505 χιλ. και αφορούν κατά ποσό € 28.288 χιλ. στην αναπόσβεστη αξία των Εμπορικών Σημάτων και κατά ποσό €2.217 χιλ. σε Λογισμικά προγράμματα και λοιπά στοιχεία. Πιο αναλυτικά, τα παραπάνω παρουσιάζονται στον πίνακα που παρατίθεται:

Πίνακας 19 OLYMPIC AIR – Ασώματες Ακινήτοποιήσεις 31/12/2012

Ποσά σε € 000	Εμπορικά Σήματα	Λογισμικά Προγράμματα	Λοιπά	Σύνολα
Λογιστική Αξία την 1/1/2012	30.700	4.082	224	35.006
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	-1.754	-1.842	0	-3.596
Καθαρή Λογιστική Αξία την 1/1/2012	28.946	2.240	224	31.410
Προσθήκες	0	237	591	828
Αναταξινόμησεις	0	142	-142	0
Ζημιές απομείωσης αναγνωρισμένες στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων	0	0	-74	-74
Αποσβέσεις περιόδου	-658	-1.001	0	-1.659
Λογιστική Αξία την 31/12/2012	30.700	4.461	599	35.760
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	-2.412	-2.843	0	-5.255
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2012	28.288	1.618	599	30.505

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Το εμπορικό σήμα αφορά στο αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης της εμπορικής ονομασίας «Ολυμπιακή», του λογότυπου και των κατατεθειμένων εμπορικών σημάτων της Ολυμπιακής, όπως αναφέρεται αναλυτικά και στον Ν.3759/2009. Τα σήματα αποτιμώνται στο κόστος κτήσης, μείον τις σωρευμένες αποσβέσεις και κάθε

τυχόν σωρευμένη ζημιά απομείωσης. Τέλος αναφέρεται ότι τα σήματα έχουν περιορισμένη ζωή έως την καταστατική διάρκεια ζωής της εταιρείας, το 2055.

Τα λοιπά, αφορούν τα slots, δηλαδή το χρονικό διάστημα που παραχωρείται από έναν αερολιμένα σε μία αεροπορική εταιρεία για την απογείωση ή την προσγείωση συγκεκριμένης πτήσης, που είναι αναγκαία για την εκμετάλλευση μιας αεροπορικής υπηρεσίας σε συγκεκριμένους κορεσμένους αερολιμένες. Τα δικαιώματα αυτά δεν έχουν καθορισμένη ωφέλιμη ζωή και επανεξετάζονται από την Εταιρεία τουλάχιστον σε ετήσια βάση είτε όποτε υπάρχει ένδειξη για απομείωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΛΠ 36. Η αξία τους προσδιορίστηκε βάσει της αξίας χρήσης τους, η οποία δεν θα αποφέρει μελλοντικά οφέλη στην εταιρεία λόγω αλλαγής του πτητικού της έργου και εστίαση στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Επίσης, στις προσθήκες των λοιπών στοιχείων περιλαμβάνονται και οι άδειες δικαιωμάτων χρήσης του νέου προγράμματος, που εγκατέστησε η Εταιρεία για την παρακολούθηση των πωλήσεων των εισιτηρίων της.

5.1.3 Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία

Η εταιρεία συνάπτει πράξεις παραγώγων, τα οποία αφορούν προθεσμιακά συμβόλαια ξένων νομισμάτων (currency forwards), συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης ξένων νομισμάτων (currency options) και συμβόλαια παραγώγων δικαιωμάτων προαίρεσης καυσίμων. Οι εύλογες αξίες παραγώγων χρηματοοικονομικών προϊόντων και παραγώγων καυσίμων βασίζονται σε αγοραία αποτίμηση (marked-to-market) και επιβεβαιώνονται από το πιστωτικό ίδρυμα, με το οποίο έχουν υπογραφεί οι σχετικές συμβάσεις.

Την 31η Δεκεμβρίου 2012, η εταιρεία είχε ανοιχτές θέσεις, συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης ξένων νομισμάτων (currency options) με σκοπό τη μερική αντιστάθμιση του συναλλαγματικού κινδύνου έναντι της διακύμανσης του ευρώ με το δολ. Η.Π.Α. ανερχόμενο σε 5.7% της εκτιμώμενης συνολικής έκθεσης για το σύνολο του έτους (2011: 52%)

- Συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης ξένου νομίσματος

Τα συμβόλαια αυτά χρησιμοποιούνται ως μέσα αντιστάθμισης ταμειακών ροών για την κάλυψη του κινδύνου από τις μεταβολές στις τιμές του δολαρίου ΗΠΑ και την

αποφυγή αύξησης της αξίας των υποχρεώσεων μέσω της εξασφάλισης σταθερών ισοτιμιών. Κατά την 31/12/2012 η Εταιρεία δεν είχε ανοικτές θέσεις σε συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης (2011: €65.963 χιλ.)

Από τις θέσεις παραγώγων, που έκλεισαν κατά την διάρκεια του 2012 προέκυψε κέρδος €5.695 χιλ. (2011: ζημιά €3.493 χιλ.) και επιμερίστηκε στο κόστος πωληθέντων αναλογικά σε έξοδο καυσίμου €3.191 χιλ., ενοικίων €1.939 χιλ. και συντήρησης αεροσκαφών €565 χιλ.

- Συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης ξένου νομίσματος

Τα συμβόλαια αυτά χρησιμοποιούνται ως μέσα αντιστάθμισης ταμειακών ροών για την κάλυψη του κινδύνου από τις μεταβολές στις τιμές του δολαρίου και την αποφυγή αύξησης της αξίας των υποχρεώσεων μέσω της εξασφάλισης σταθερών ισοτιμιών.

Το ονομαστικό ποσό των ανοιχτών θέσεων συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης κατά τις 31/12/2012 ήταν 10.232 χιλ. ευρώ (2011: 0 χιλ. ευρώ).

Οι μεταβολές στην εύλογη αξία των μέσων αντιστάθμισης αναγνωρίζονται σε κονδύλια ιδίων κεφαλαίων ως «Αποθεματικά εύλογης αξίας».

Τα κέρδη και οι ζημιές από συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης σε ξένο νόμισμα, που έχουν αναγνωρισθεί στο αποθεματικό εύλογης αξίας των ιδίων κεφαλαίων κατά την 31/12/2012 ανέρχονται σε €2 χιλ. και €19 χιλ. αντίστοιχα, πριν την αφαίρεση του αναβαλλόμενου φόρου και θα μεταφερθούν στο αποτέλεσμα των περιόδων, κατά τις οποίες οι συναλλαγές, που αφορούν στην αντιστάθμιση υλοποιήθηκαν.

Από τις θέσεις που διακανονίστηκαν κατά τη διάρκεια του 2012, προέκυψε ζημιά €191 χιλ. και επιμερίστηκε ανάλογα με την υποχρέωση που αντιστάθμιζε σε έξοδο καυσίμου €77 χιλ., ενοικίων €76 χιλ. και συντήρησης αεροσκαφών €38 χιλ.

- Συμβόλαια παραγώγων δικαιωμάτων προαίρεσης καυσίμων

Κατά την 31/12/2012 δεν υπήρχαν κέρδη ή ζημιές από συμβόλαια παραγώγων δικαιωμάτων προαίρεσης καυσίμων σε ξένο νόμισμα που να έχουν αναγνωρισθεί στο αποθεματικό εύλογης αξίας των ιδίων κεφαλαίων (2011: κέρδη €659 χιλ.) (2011: ζημιές €1.020 χιλ.) αντίστοιχα πριν την αφαίρεση του αναβαλλόμενου φόρου.

Από τις θέσεις παραγώγων, που έκλεισαν κατά την διάρκεια του 2012 προέκυψε κέρδος €2 χιλ. (2011: κέρδος €6.608 χιλ.) και μεταφέρθηκε στα έξοδα καυσίμων της

Κατάστασης Αποτελεσμάτων.

Για την μετατροπή της αξίας σε ευρώ των ανοιχτών συμβολαίων παραγώγων χρησιμοποιήθηκε η ισοτιμία δολαρίου έναντι ευρώ στις 31/12/2012 (1,3194) της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (2011: 1,2939).

5.1.4 Ίδια Κεφάλαια

Το σύνολο των ίδιων κεφαλαίων στις 31/12/2012 ανέρχεται σε €23.817 χιλ., εκ των οποίων τα Αποτελέσματα εις Νέον ανέρχονται σε ζημιά €148.817 χιλ.

5.1.5 Δανειακές Υποχρεώσεις

Οι βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις της OLYMPIC AIR κατά την 31/12/2012 ανέρχονται σε €13.115 χιλ. εκ των οποίων ποσό €4.000 χιλ. αφορά σε δάνεια από την Marfin Investment Group ενώ ποσό €9.115 χιλ. αναφέρεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που απορρέουν από τη χρηματοδοτική μίσθωση δέκα (10) αεροσκαφών. Οι μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις ποσού €112.100 αφορούν αποκλειστικά στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη χρηματοδοτική μίσθωση των δέκα (10) αεροσκαφών.

Σημειώνεται ότι οι δανειακές διευκολύνσεις που είχαν χορηγηθεί από την Marfin Investment Group, (υπόλοιπο €6,500 χιλ. την 31/10/2013), προβλέπεται να αποπληρωθούν έως την 23/11/2013.

5.1.6 Ταμειακά Διαθέσιμα

Τα ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα της Εταιρείας, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

Πίνακας 20 OLYMPIC AIR – Ταμειακά Διαθέσιμα 31/12/2012

	Ποσά σε € '000	
	31/12/2012	31/12/2011
Μετρητά στο ταμείο	7	231
Ταμειακά διαθέσιμα στην τράπεζα	2.746	1.836
Βραχυπρόθεσμες προθεσμιακές τραπεζικές καταθέσεις	3.500	26.307
Δεσμευμένες βραχυπρόθεσμες προθεσμιακές τραπεζικές καταθέσεις	18.533	22.141
Δεσμευμένες καταθέσεις	0	68
Σύνολο Ταμειακών Διαθεσίμων και Ισοδύναμα	24.806	50.833

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Οι δεσμευμένες καταθέσεις αναλύονται ως εξής:

Πίνακας 21 OLYMPIC AIR – Δεσμευμένες Καταθέσεις 31/12/2012

Δεσμευμένες καταθέσεις, ποσά σε € '000	31/12/2012	31/12/2011
Εγγυητικές	18.114	20.466
Leasing	84	158
Hedging	355	1.385
	18.553	22.209

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Τα διαθέσιμα αντιπροσωπεύουν μετρητά καθώς και τραπεζικές καταθέσεις διαθέσιμες σε πρώτη ζήτηση.

5.1.7 Μετοχικό Κεφάλαιο

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας, αναλύεται παρακάτω:

Πίνακας 22 OLYMPIC AIR – Μετοχικό Κεφάλαιο 31/12/2012

	Ποσά σε € '000			
	Αριθμός μετοχών	Ονομαστική αξία	Αξία κοινών μετοχών	Υπερ Το Άρτιο
	1.600.000			
Υπόλοιπο ανοίγματος την 1/1/2012		0,10	160.000	0
Έκδοση Νέων Μετοχών				
-Κοινές	12.500	0,10	1.250	11.250
Υπόλοιπο κλεισίματος την 31/12/2012	1.612.500	0,10	161.250	11.250

	Ποσά σε € '000			
	Αριθμός μετοχών	Ονομαστική αξία	Αξία κοινών μετοχών	Υπερ Το Άρτιο
Υπόλοιπο ανοίγματος την 1/1/2011	1.000.000	0,10	100.000	0
-Κοινές	1.200.000	0,10	120.000	0
Μείωση μετοχικού κεφαλαίου με συμφηφισμό ζημιών προηγούμενων χρήσεων	(600.000)		(60.000)	0
Υπόλοιπο κλεισίματος την 31/12/2011	1.600.000	0,10	160.000	0

Πηγή: ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Στις 27 Ιουνίου 2012 καλύφθηκε πλήρως από την Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της OLYMPIC AIR ποσού δώδεκα εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ (€12.500 χιλ). Το μετοχικό κεφάλαιο αυξήθηκε κατά €1.250 χιλ. με έκδοση 12.500 νέων ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας €100 εκάστης και τιμή διάθεσης υπέρ το άρτιον ανερχόμενη σε €1.000 ανά μετοχή. Η διαφορά των €11.250 χιλ. από τη διάθεση των μετοχών υπέρ το άρτιο καταχωρήθηκε σε πίστωση του λογαριασμού «Αποθεματικό από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιον».

Έτσι το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σε €161.250 χιλ. και διαιρείται σε 1.612.500 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας €100 εκάστης και τιμή

διάθεσης υπέρ το άρτιο ανερχόμενη σε €1.000 ανά μετοχή. Μέσω της ανωτέρω κεφαλαιακής ενίσχυσης χρηματοδοτήθηκε η αποπληρωμή του τραπεζικού δανεισμού της εταιρείας.

Στις 16 Ιουλίου 2012 το Δ.Σ. πιστοποίησε την ανωτέρω μεταβολή του μετοχικού κεφαλαίου.

Τα έξοδα της αύξησης ανήλθαν σε 14 χιλ. ευρώ, αναγνωρίστηκαν απευθείας στα ίδια κεφάλαια.

5.2 Επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της Aegean

Για την χρήση του 2013, η εξαγορά δεν αναμενόταν να είχε ιδιαίτερη επίπτωση στα μεγέθη της μητρικής εταιρείας AEGEAN καθώς οι ταμειακές λειτουργικές ροές υπερκαλύψαν τις ανάγκες χρηματοδότησης του τιμήματος (1ης δόσης), χωρίς επίπτωση στον δανεισμό και την καθαρή θέση της Εταιρείας.

Η εξαγοραζόμενη εταιρεία θα ενοποιείτο με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης από την 23/10/2013, ημερομηνία εξαγοράς. Αυτό είχε ως συνέπεια, λαμβάνοντας υπόψη το οικονομικό έργο από τον στόλο 14 αεροσκαφών τύπου Bombardier, την εισφορά περίπου 10-15% στον ενοποιημένο κύκλο εργασιών του νέου πλέον ομίλου σε ετήσια βάση και περίπου 3% το 2013 (ενοποίηση 23/10/2013-31/12/2013).

Σε ότι αφορά τα ενοποιημένα μεγέθη, η επίπτωση της εξαγοράς στα ίδια κεφάλαια εξαρτιόταν από την αποτίμηση της υπεραξίας που πρόκυψε λόγω της εξαγοράς. Σημειώνεται ότι τα ίδια κεφάλαια της εξαγοραζόμενης την 31/12/2012 ανέρχονταν σε €23.8 εκατ. με το συνολικό τίμημα εξαγοράς να έχει προσδιοριστεί σε €72 εκατ. Τα ίδια κεφάλαια της εξαγοράζουσας την 30/6/2013 ανέρχονταν σε €170.6 εκατ.

Η επίπτωση της εξαγοράς στον τραπεζικό δανεισμό του νέου ομίλου ήταν μηδενική καθώς η εξαγοραζόμενη εταιρεία δεν απαιτείται να έχει δανεισμό στο τέλος του έτους (31/12/2013), πέραν των υποχρεώσεων από τη μίσθωση 10 αεροσκαφών Q400.

Η OLYMPIC AIR για τη χρήση του 2012 είχε καταγράψει ζημιές μετά από φόρους ύψους €8.6 εκατ. Η ενοποίηση των αποτελεσμάτων της OLYMPIC AIR για την περίοδο 23/10/2013-31/12/2013 ήταν ναί μεν αρνητική, καθώς δεν είχαν προκύψει οι αναμενόμενες συνέργειες το εν λόγω χρονικό διάστημα, χωρίς όμως να προκύπτει σημαντική επίπτωση σε ενοποιημένο επίπεδο.

Σημειώνεται ότι στην Έκθεση Ελέγχου του ανεξάρτητου ορκωτού ελεγκτή της χρήσης 2012 γίνεται αναφορά στο σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της OLYMPIC AIR, το οποίο είναι κατώτερο από το 1/2 του μετοχικού κεφαλαίου και συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 47 του κωδ. Ν. 2190/1920.

5.2.1 Παρουσίαση των βασικότερων κινδύνων που αντιμετωπίζει η AEGEAN

Η δημιουργία των συνεργειών και η περαιτέρω βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτουν σταθερό οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στη χώρα.

Επιπλέον, παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά οι σημαντικότεροι κίνδυνοι που συνδέονται με την επιχειρηματική δραστηριότητα της Εταιρείας και τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται.

Κίνδυνοι Σχετιζόμενοι με την Αγορά Αερομεταφορών

- Η Εταιρεία λειτουργεί διεθνώς σε μία πολύ ανταγωνιστική αγορά.
- Οι αεροπορικές εταιρείες ιστορικά παρουσιάζουν υψηλά πάγια έξοδα και χαμηλά περιθώρια κέρδους, γεγονός που τις καθιστά περισσότερο ευάλωτες σε σχετικά μικρές αλλαγές στον αριθμό των επιβατών ή στις τιμές των ναύλων ή στη σύνθεση της επιβατικής κίνησης.
- Η κερδοφορία των αεροπορικών εταιρειών μπορεί να είναι κυκλική και να επηρεαστεί αρνητικά από την πολιτική και οικονομική αβεβαιότητα. Η προσφορά στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών στις αγορές που δραστηριοποιείται ή προτίθεται να δραστηριοποιηθεί η Εταιρεία μπορεί να αυξηθεί σημαντικά με αρνητικές επιπτώσεις στην απόδοση των συγκεκριμένων δρομολογίων.
- Οι αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν κινδύνους που σχετίζονται με την περαιτέρω αύξηση της τιμής των αεροπορικών καυσίμων.
- Επιδημίες/πανδημίες μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά τη ζήτηση αεροπορικών ταξιδιών.
- Οι τρομοκρατικές επιθέσεις ή η απειλή παρόμοιων περιστατικών και η απαίτηση για αυξημένα μέτρα ασφαλείας θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη μείωση της μετακίνησης επιβατών μέσω αέρος.
- Η αγορά αερομεταφορών ρυθμίζεται εκτεταμένα και οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν πάντοτε να μετακυλήσουν τα έξοδα που σχετίζονται με τις κανονιστικές

επιταγές στους πελάτες τους. Οι αλλαγές στη νομοθεσία μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τα έξοδα των αεροπορικών εταιρειών, την ευελιξία τους, τη στρατηγική προβολής τους, τον τρόπο λειτουργίας και την δυνατότητα επέκτασης τους.

- Η στρατηγική της Εταιρείας για την ανάπτυξη νέων δρομολογίων ή την αύξηση συχνότητας σε υφιστάμενους προορισμούς μπορεί να περιοριστεί από τη διαθεσιμότητα των χρονοθυρίδων (slots) στα σχετικά αεροδρόμια όπου δραστηριοποιείται η Εταιρεία ή προτίθεται να δραστηριοποιηθεί.
- Η επέκταση της Εταιρείας σε προορισμούς εκτός της ΕΕ εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα σε διεθνή δικαιώματα εκμετάλλευσης δρομολογίων (traffic rights).
- Οι αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν να επηρεαστούν αρνητικά από τυχόν αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο που ορίζει τις εκπομπές ρύπων, τα δικαιώματα κατανομής ή τη διακύμανση των τιμών των δικαιωμάτων.
- Οι αεροπορικές εταιρείες εξαρτώνται από τρίτους παρόχους υπηρεσιών και εγκαταστάσεων.
- Η αεροπορική ασφάλιση θα μπορούσε να καταστεί εξαιρετικά δύσκολη ή ακριβή, εξαιτίας απρόβλεπτων περιστάσεων.
- Οι φόροι αεροδρομίου, εναέριου χώρου και προσγείωσης και άλλα έξοδα που βρίσκονται εκτός του ελέγχου της Εταιρείας μπορεί να αυξηθούν.
- Η λειτουργία της Εταιρείας ρυθμίζεται εκτεταμένα σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, και υπόκεινται σε περιορισμούς κυριότητας και ελέγχου.

Κίνδυνοι που Σχετίζονται με την Επιχειρηματική Δραστηριότητα της Εταιρείας

- Η δυνατότητα εφαρμογής της στρατηγικής ανάπτυξης της Εταιρείας, η υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδιασμού και η διαχείριση της εξαγοράς της OLYMPIC AIR, ενέχουν κινδύνους υλοποίησης και μπορούν να επηρεαστούν από μια πληθώρα παραγόντων που βρίσκονται εκτός του ελέγχου της Εταιρείας.
- Ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζει η Εταιρεία μπορεί να ενταθεί.
- Σημαντικό μέρος των εσόδων του νέου ομίλου επηρεάζεται από την ελληνική αγορά εσωτερικών πτήσεων, και επομένως η Εταιρεία εξαρτάται από την οικονομική ανάκαμψη της εν λόγω αγοράς.
- Η Εταιρεία επηρεάζεται από την αγοραστική δύναμη του Έλληνα καταναλωτή, τόσο σε δρομολόγια εσωτερικού όσο και εξωτερικού. Περαιτέρω μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά την Εταιρεία.

- Σημαντικό μέρος των εσόδων της Εταιρείας εξαρτάται από την εισερχόμενη τουριστική κίνηση στη χώρα μας. Τυχόν γεγονότα που επηρεάζουν αρνητικά την ελκυστικότητα της χώρας ως προορισμό αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά την Εταιρεία.
- Η λειτουργία της Εταιρείας και η επιτυχία της στρατηγικής της εξαρτώνται, σε μεγάλο βαθμό, από την εκμετάλλευση των ευκαιριών που προσφέρονται από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) ως κόμβου για το διεθνές δίκτυο δρομολογίων της Εταιρείας.
- Σημαντικό μέρος του κόστους της εταιρείας προέρχεται από αεροπορικές χρεώσεις. Τυχόν αυξήσεις στις χρεώσεις αεροδρομίων αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά τα αποτελέσματα της εταιρείας, ιδιαίτερα εν μέσω ενός αδύναμου οικονομικού περιβάλλοντος.
- Παραβιάσεις της ασφάλειας του δικτυακού τόπου της Εταιρείας θα μπορούσαν να αποθαρρύνουν εν δυνάμει πελάτες, να επιδράσουν αρνητικά στη φήμη της και να οδηγήσουν στην έγερση απαιτήσεων εναντίον της.
- Η προμήθεια των αεροσκαφών και των κινητήρων της Εταιρείας από έναν και μόνο κατασκευαστή αεροσκαφών και από έναν και μόνο κατασκευαστή κινητήρων την καθιστά ευάλωτη σε προβλήματα συνδεδεμένα με τα αεροσκάφη, τους κινητήρες τους ή τους κατασκευαστές τους αντίστοιχα.
- Σημαντική αύξηση της αξίας της αγοράς αεροσκαφών ή χειροτέρευση των όρων μίσθωσης αεροσκαφών ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά το κόστος της Εταιρείας. Τα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας υπόκεινται σε εποχιακές διακυμάνσεις.
- Σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος ή άλλου περιστατικού που εμπλέκεται αεροσκάφος της η φήμη, η επιχειρηματική δραστηριότητα, η οικονομική κατάσταση και τα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας ενδεχομένως να ζημιώνονταν.
- Οι καλές σχέσεις με τους εργαζομένους της Εταιρείας είναι ζωτικής σημασίας για την Εταιρεία και την επιτυχή δραστηριοποίηση της.
- Οι λειτουργίες της Εταιρείας ενδέχεται να διαταραχθούν από απεργίες και στάσεις εργασίας τρίτων, όπως οι εργαζόμενοι στις αρχές πολιτικής αεροπορίας, οι ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας, οι εταιρείες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, και οι εταιρείες τροφοδοσίας.
- Η Εταιρεία εξαρτάται από την αδιάλειπτη λειτουργία των τεχνολογικών της συστημάτων για την εξυπηρέτηση των πτήσεων.

- Ένα μεγάλο μέρος των εξόδων της Εταιρείας πραγματοποιείται σε δολάρια Η.Π.Α. όπως καύσιμα, έξοδα μίσθωσης αεροσκαφών, έξοδα διανομής, ανταλλακτικά, έξοδα συντήρησης, και ασφάλιστρα αεροσκαφών, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων εισπράττεται σε ευρώ. Παρά τις πρακτικές αντιστάθμισης του συναλλαγματικού κινδύνου όμως, σημαντικά αντίθετες κινήσεις του δολαρίου, θα μπορούσαν να έχουν ουσιώδη αρνητική επίδραση στην επιχειρηματική δραστηριότητα, την οικονομική κατάσταση και τα λειτουργικά αποτελέσματα της εταιρείας.
- Η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο των διακυμάνσεων των επιτοκίων λόγω των καταθέσεων της σε μετρητά και του δανεισμού της. Επίσης είναι εκτεθειμένη στις διακυμάνσεις των επιτοκίων στις χρηματοδοτικές μισθώσεις αεροσκαφών που έχουν συμφωνηθεί με κυμαινόμενο επιτόκιο.
- Η Εταιρεία εκτίθεται σε κίνδυνο από τις διακυμάνσεις της τιμής του πετρελαίου.
- Η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε πιστωτικό κίνδυνο. Για να προστατευθεί από τον εν λόγω κίνδυνο, παρακολουθεί σε σταθερή βάση τις εμπορικές απαιτήσεις και όπου κριθεί απαραίτητο διερευνά τη διασφάλιση της είσπραξης τους, κυρίως μέσω προεξόφλησης. Ο κίνδυνος αυτός υπό τις παρούσες συνθήκες έχει αυξηθεί σε σχέση με το παρελθόν.
- Η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε ενδεχόμενο κίνδυνο ρευστότητας. Η εταιρεία διαχειρίζεται τον κίνδυνο αυτό διατηρώντας επαρκή ταμειακά διαθέσιμα, άμεσα ρευστοποιήσιμα χρεόγραφα και επαρκή πιστωτικά όρια τόσο από τις τράπεζες όσο και από τους προμηθευτές, σε σχέση πάντα με τις λειτουργικές, επενδυτικές και χρηματοδοτικές ανάγκες της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Η αγορά της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα ήταν σχετικά περιορισμένη σε μέγεθος, με βάση τα χρηματοοικονομικά μεγέθη των εταιρειών που παρουσιάστηκαν στην παρούσα διπλωματική εργασία, με ιδιαιτερότητες στο λειτουργικό περιβάλλον και κόστος, είχαν διπλωματική μορφή.

Η διαδικασία απελευθέρωσης του κλάδου τη δεκαετία του '90, και τα προβλήματα της εταιρείας των ΟΑ, συντέλεσαν στη σταδιακή εξισορρόπηση των επιβατικών μεριδίων αγοράς μεταξύ αυτής και της Aegean. Η εξαγορά των ΟΑ από την Aegean (με βάση σχετική συμφωνία τον Φεβρουάριο του 2010) αντανάκλα, εν μέρει, το χαμηλό περιθώριο κέρδους, τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ζήτηση για αερομεταφορές και τις αυξανόμενες συνθήκες ανταγωνισμού στη διεθνή αγορά, με τον σχηματισμό συμμαχιών και την εμφάνιση νέων ανταγωνιστικών παικτών (εταιρείες χαμηλού κόστους). Από στρατηγικής σημασίας η συγκεκριμένη κίνηση της Aegean να επιλέξει μια στρατηγική ανάπτυξης μέσω της εξαγοράς της ΟΑ, αποτελεί ένα και βασικό μόνο στοιχείο ότι κατά κύριο λόγο θέλει να αντιμετωπίσει πλέον τον Ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Επίσης σημαντική ήταν και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία δέχτηκε την συγκεκριμένη εξαγορά, έπειτα από διεξοδική έρευνα από την οποία προέκυψε ότι η Olympic Air αν δεν εξαγοραζόταν από την Aegean, θα αναγκαζόταν στο άμεσο μέλλον να παύσει να λειτουργεί λόγω οικονομικών δυσχερειών ανεξαρτήτως εάν υπήρχαν συνθήκες ολιγοπωλίου (διοπώλιο). Ως εκ τούτου, ανεξαρτήτως της συγκέντρωσης, η Olympic σύντομα θα έπαυε να υπάρχει ως ανταγωνίστρια της Aegean. Κατά συνέπεια, η

συγκέντρωση δεν θα στρέβλωνε τον ανταγωνισμό, ο οποίος ούτως ή άλλως δεν θα υπήρχε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

OLYMPIC AIR: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2011 έως 31 Δεκεμβρίου 2011

OLYMPIC AIR ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΡ.Μ.Α.Ε. 60016/04/Β/06/03 (2009) ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2011 ΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011 Διοικησιμότητα βάσει του κ.ν. 2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενσωματώνει και μη, κατά ΔΑΠ																																																																																																																													
<p>Τα παρόντα στοιχεία και πληροφορίες, που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις, συμπεριλαμβάνονται σε μια γενική εκτίμηση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της OLYMPIC AIR ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. Συνιστάται εκτέλεση στον αναγνώστη, πριν προκύψει σε οποιαδήποτε έκδοση.</p>																																																																																																																													
<p>ΣΤΟΙΧΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Διεύθυνση: Τύπος Θεσσαλονίκης - Ήλιος 53Α, Στάση Αρτέμις Τ.Α. 19019 Αρμόδιος: Μπαρούνης Α.Ε. 60016/04/Β/06/03 (2009) Αρμόδιος Νομικός: Παπαδόπουλος Αρτέμιος, Τύπος Διεύθυνση Αρτέμιδος Διεύθυνση Αρτέμιδος Παπαδοπούλου Ουρανίας Αρτέμιδος Αρτέμιος, Τύπος Αρτέμιδος Αρτέμιδος Παραγωγή Αεροσκάφους των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων: 28 Μαρτίου 2012 Οριστική ελέγξη: Μπαρούνης Α.Ε.Μ. ΔΟΧΑ 20101 Οικονομική εταιρεία: GRANT THORNTON A.E. Τύπος έκδοσης ετήσιου οικονομικού ελέγχου: Σύμφωνη γνώμη επιβολή με άμεσους όρους Διεύθυνση Internet: www.marfinvestmentgroup.com</p>		<p>Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου: Μολαγιάννης Διονύσιος Πρόεδρος Δ.Σ.Δ. Διευθυντής Συμβουλίου Μουσιλιώτης Βασίλειος Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Παπαδόπουλος Γεώργιος Αντιπρόεδρος Διευθυντής Συμβουλίου Σταυρίδης Αριστείδης Μέλος Μπίτσος Γεώργιος Μέλος Καροπίδης Γεώργιος Μέλος Αρτέμιδος Ουρανίας Μέλος Καροπίδης Βασίλειος Μέλος Κουλιούνης Γεώργιος Μέλος Λύκος Κωνσταντίνος Μέλος</p>																																																																																																																											
<p>ΣΤΟΙΧΙΑ ΧΑΤΑΤΑΧΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΟΣΗΣ (Ποσό σε χιλιάδες ευρώ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Προγραμματισμένα Πάγια Στοιχεία</td> <td>135,925</td> <td>143,757</td> </tr> <tr> <td>Άλλα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>31,410</td> <td>42,977</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά μη εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>8,188</td> <td>8,539</td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα</td> <td>5,374</td> <td>4,651</td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα από πωλήσεις</td> <td>44,509</td> <td>44,290</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>72,338</td> <td>65,296</td> </tr> <tr> <td>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΩΝ</td> <td>297,744</td> <td>309,510</td> </tr> </tbody> </table>			31/12/2011	31/12/2010	ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ			Προγραμματισμένα Πάγια Στοιχεία	135,925	143,757	Άλλα περιουσιακά στοιχεία	31,410	42,977	Λοιπά μη εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία	8,188	8,539	Αποθέματα	5,374	4,651	Αποθέματα από πωλήσεις	44,509	44,290	Λοιπά εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία	72,338	65,296	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΩΝ	297,744	309,510	<p>ΣΤΟΙΧΙΑ ΧΑΤΑΤΑΧΤΗΣ ΣΥΝΟΛΩΝ ΕΣΟΔΩΝ (Ποσό σε χιλιάδες ευρώ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1/1-31/12/2011</th> <th>1/1-31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Κόστος εργασιών</td> <td>240,463</td> <td>333,987</td> </tr> <tr> <td>Μισθός ατόμων / (χρήμα)</td> <td>-21,133</td> <td>-38,490</td> </tr> <tr> <td>Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών</td> <td>-25,095</td> <td>-74,307</td> </tr> <tr> <td>Κόστος / (χρήμα) προ φόρων</td> <td>-38,506</td> <td>-79,648</td> </tr> <tr> <td>Κόστος / (χρήμα) μετά από φόρους (α)</td> <td>-37,599</td> <td>-80,835</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (β)</td> <td>1,525</td> <td>2,771</td> </tr> <tr> <td>Συγκριση συνολικών εσόδων μετά από φόρους (α) + (β)</td> <td>-36,074</td> <td>-78,064</td> </tr> <tr> <td>Μόρφη / (χρήμα) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασική (σε ευρώ)</td> <td>-37,599</td> <td>-80,835</td> </tr> <tr> <td>Προκαταβολή μερισμάτων από μετοχή (σε ευρώ)</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών και συνολικών εσόδων</td> <td>-15,474</td> <td>-71,776</td> </tr> </tbody> </table>			1/1-31/12/2011	1/1-31/12/2010	Κόστος εργασιών	240,463	333,987	Μισθός ατόμων / (χρήμα)	-21,133	-38,490	Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών	-25,095	-74,307	Κόστος / (χρήμα) προ φόρων	-38,506	-79,648	Κόστος / (χρήμα) μετά από φόρους (α)	-37,599	-80,835	Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (β)	1,525	2,771	Συγκριση συνολικών εσόδων μετά από φόρους (α) + (β)	-36,074	-78,064	Μόρφη / (χρήμα) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασική (σε ευρώ)	-37,599	-80,835	Προκαταβολή μερισμάτων από μετοχή (σε ευρώ)	0	0	Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών και συνολικών εσόδων	-15,474	-71,776																																																														
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																																											
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ																																																																																																																													
Προγραμματισμένα Πάγια Στοιχεία	135,925	143,757																																																																																																																											
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	31,410	42,977																																																																																																																											
Λοιπά μη εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία	8,188	8,539																																																																																																																											
Αποθέματα	5,374	4,651																																																																																																																											
Αποθέματα από πωλήσεις	44,509	44,290																																																																																																																											
Λοιπά εκκαθαρωμένα περιουσιακά στοιχεία	72,338	65,296																																																																																																																											
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΩΝ	297,744	309,510																																																																																																																											
	1/1-31/12/2011	1/1-31/12/2010																																																																																																																											
Κόστος εργασιών	240,463	333,987																																																																																																																											
Μισθός ατόμων / (χρήμα)	-21,133	-38,490																																																																																																																											
Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών	-25,095	-74,307																																																																																																																											
Κόστος / (χρήμα) προ φόρων	-38,506	-79,648																																																																																																																											
Κόστος / (χρήμα) μετά από φόρους (α)	-37,599	-80,835																																																																																																																											
Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (β)	1,525	2,771																																																																																																																											
Συγκριση συνολικών εσόδων μετά από φόρους (α) + (β)	-36,074	-78,064																																																																																																																											
Μόρφη / (χρήμα) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασική (σε ευρώ)	-37,599	-80,835																																																																																																																											
Προκαταβολή μερισμάτων από μετοχή (σε ευρώ)	0	0																																																																																																																											
Κόστος / (χρήμα) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποσβεστικών και συνολικών εσόδων	-15,474	-71,776																																																																																																																											
<p>ΔΙΑ ΚΑΘΑΡΟΝ ΚΑΙ ΥΠΟΚΡΟΦΩΣΕΩΣ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Μεταβλητά Καρδιάκια</td> <td>160,000</td> <td>100,000</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά στοιχεία Δίλων Καρδιάκιων</td> <td>-136,583</td> <td>-159,453</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο Δίλων Καρδιάκιων(α)</td> <td>23,417</td> <td>-59,453</td> </tr> </tbody> </table>			31/12/2011	31/12/2010	Μεταβλητά Καρδιάκια	160,000	100,000	Λοιπά στοιχεία Δίλων Καρδιάκιων	-136,583	-159,453	Σύνολο Δίλων Καρδιάκιων(α)	23,417	-59,453	<p>ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</p> <ol style="list-style-type: none"> Η έκθεση στην έκθεση ελέγχου του Ορισμού Διαχείριση επί των οικονομικών καταστάσεων αναφέρεται στο θέμα ότι το σύνολο των Δίλων Καρδιάκιων της Θεσσαλονίκης είναι μερικοί από το 1/1 του μετοχικού κεφαλαίου της και συμπεριλαμβάνονται προϋποθέσεις εφαρμογής των άρθρων 47 του κ.ν. 2190/2000. Ισχύουν λοιπόν οι μέτοχοι να πρέπει να αποδοθούν στην προσηλυτική Συνέλευση τη θέση μετόχου για την οικονομική υποστήριξη της Θεσσαλονίκης προϋπόθεση είναι έχει ληφθεί υπόψη από τη συνέλευση των οικονομικών καταστάσεων. Έτσι, γίνεται αναφορά σε επίσημη της Διοίκησης ότι η Θεσσαλονίκη δεν θα αντιμετωπίσει πρόβλημα αναπροσαρμογής των προσηλυτικών Διευθύνσεων της και απόδοσης συνολικής της Διοίκησης της. Ο πρόβλεψη για ανάληψη προσηλυτικών χρημάτων ανέρχεται σε 4,25 γιλ. Η έκθεση στην προσηλυτική σύνοψη παρουσιάζει οι χρήσεις 2009 έως 2011. Για τη χρήση 2011 θα γίνει διάκριση βάσει της ΝΟΑ 1159. Η Διοίκηση εκτιμά ότι θα προκύψουν σημαντικές υποχρεώσεις για τη διάθεση χρημάτων και ότι έχουν σχηματιστεί επαρκή προμήθειες στις προηγούμενες οικονομικές καταστάσεις. Οι ανάγκες σε ενίσχυση και άλλα πάγια περιουσιακά στοιχεία κατά τη χρήση 2011 ανέρχονται σε 4,259 γιλ. και 4,132 γιλ. αντίστοιχα. Από την πώληση ακινήτων/αποθεμάτων περιουσιακών στοιχείων προκύπτει ζημία συνολικής αξίας 4,116 γιλ. Ο αριθμός απογραφόμενων προσηλυτικών στο τέλος της τρέχουσας χρήσης είναι 939 άτομα, ενώ στις 31/12/2010 ήταν 1.112 άτομα. Το ποσό σχηματισμού προμήθειας για ενίσχυση ή υπό διαπραγμάτευση ή απόδοσης Διευθύνσεων ή Διατηρητών ανέρχεται σε 4,456 γιλ., όπως αναφέρεται στην κατάσταση της Θεσσαλονίκης 2011 της Ετήσιας Οικονομικής Έκθεσης. Δεν υπάρχουν άλλες υποχρεώσεις που έχουν ή πρόκειται να έχουν σχηματιστεί επίσημα στην οικονομική κατάσταση της Θεσσαλονίκης. Η Θεσσαλονίκη έχει δημιουργήσει προμήθειες για αποδοχές Διευθύνσεων ύψους 4,194 γιλ. και για λοιπές προμήθειες 43,424 γιλ., όπως αναφέρεται σε της σημειώσεις 3,30 και 3,40 της Ετήσιας Οικονομικής Έκθεσης. Δεν υπάρχουν άλλες προμήθειες που να έχουν σχηματιστεί ή επαρκή από την άσκηση των καθηκόντων 10,11 και 14 του ΔΑΠ 37 "Προμήθειες εκτελεστικών προμήθειες και εκτελεστικών προσηλυτικών" (κατά την πληροφορία 2 και 3). Η Θεσσαλονίκη συστάσει με τη μέθοδο της ονείας εκμετάλλευσης στις οικονομικές καταστάσεις του μερισμού μετόχου: Marfin Investment Group Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών με έδρα την Ελλάδα. Το μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε 4,100,000 γιλ. διαμορφώνει σε 1,600,000 οικονομικές μετοχές, οι οποίες αξίας 4,100 γιλ. εκάστη. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας χρήσης, μετοχές της Θεσσαλονίκης που κεντούνται από την ίδια. Το ποσό παρουσιάζεται σε χιλιάδες ευρώ όπως και στην ετήσια οικονομική έκθεση. Ταύτην διαφορά σε απόλυτο ποσό είναι σε απορροφήσεις. Το ποσό των λοιπών συνολικών εσόδων της χρήσης εκτιμάται από φόρους 4,132 γιλ. αφορούν αποσβεστικά ταμειακά γράμματα. Στις 22 Ιουλίου 2011 εκδόθηκε αίτηση από την Marfin Investment Group Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών η οποία μετοχικού κεφαλαίου της Olympic Air ποσού 4,100,000 γιλ. που είχε απορροφήσει από την 30/06/2011 Τ.Γ.Σ. των μετοχών. Η αίτηση περιλάμβανε αίτηση ενδεδειγμένη προκύπτει της προσηλυτικής εκτέλεσης της Olympic Air να πιστωθεί την κατάσταση και τη θέση του μετοχικού κεφαλαίου της Θεσσαλονίκης. Δεν έχει εκδοθεί άδεια για εκμετάλλευση Διοικητικού Οικονομικού καταστάσεων. Ο οικονομικός καταστάσεις έχουν αναρτηθεί με βάση την αρχή της συνέπειας της Διοικητικού Οικονομικού καταστάσεων υπακούει ότι το σύνολο των Δίλων Καρδιάκιων της Θεσσαλονίκης έχει κεντούμενο από το 1/1 του μετοχικού κεφαλαίου, η Θεσσαλονίκη να πιστωθεί τον Συνέλευση των μετόχων της κατά τη προσηλυτική από το νέο προσηλυτικό προσηλυτικό και λοιπών το ποσό μετρη. σύμφωνα με το άρθρο 47 του κ.ν. 2190/2000. Η Θεσσαλονίκη αναφέρει της Διοίκησης σχετικά με το ποσό συνολικών εσόδων από την προσηλυτική χρήση, δεν έχουν εκδοθεί ονείας στις λογιστικές ονείας, εκμίσθησε ή δόθηκε (κεφαλαίο) άλλους στην Ετήσια Οικονομική Έκθεση. Το μετοχικό κεφάλαιο των οικονομικών καταστάσεων γενικά, το οποίο αφορά την Θεσσαλονίκη και επιβλήθηκε η αναφορά από το ΔΑΠ περιλαμβάνει την κατάσταση 7 της Ετήσιας Οικονομικής Έκθεσης. Το ποσό πωλήσεων και αγοράς συνολικά από την έκθεση της Διοικητικής χρήσης και το υπόλοιπο των αποθεμάτων/υποχρεώσεων και Διευθυντικής Θεσσαλονίκης στη λήξη της τρέχουσας χρήσης, που έχουν προκύψει από συνολικά με το συνολικό με το σύνολο των ΔΑΠ 24 μέτρων, έχουν ως εξής: 																																																																																																															
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																																											
Μεταβλητά Καρδιάκια	160,000	100,000																																																																																																																											
Λοιπά στοιχεία Δίλων Καρδιάκιων	-136,583	-159,453																																																																																																																											
Σύνολο Δίλων Καρδιάκιων(α)	23,417	-59,453																																																																																																																											
<p>ΣΤΟΙΧΙΑ ΧΑΤΑΤΑΧΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΧΡΗΣΗΣ - ΔΙΜΗΣΙΑ ΜΕΘΟΔΟΣ (Ποσό σε χιλιάδες ευρώ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Διαμορφωμένες Διοικητικές</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Κόστος / (χρήμα) προ φόρων (συμπεριλαμβανομένης Διοικητικής)</td> <td>-38,596</td> <td>-79,648</td> </tr> <tr> <td>Μισθός / (χρήμα) προσηλυτικής γης</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα</td> <td>9,621</td> <td>2,531</td> </tr> <tr> <td>Συνολικά μετοχικά Διευθύνσεων</td> <td>3,238</td> <td>-3,354</td> </tr> <tr> <td>Πρόβλεψη</td> <td>442</td> <td>11,085</td> </tr> <tr> <td>Οριστική πίσω και συναφή έσοδα</td> <td>11,082</td> <td>4,142</td> </tr> <tr> <td>Πρωτογενή πίσω και συναφή έσοδα</td> <td>864</td> <td>-163</td> </tr> <tr> <td>Χρήμα από την πώληση ακινήτων/αποθεμάτων παγίων</td> <td>-11,145</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών</td> <td>-723</td> <td>-3,407</td> </tr> <tr> <td>(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών</td> <td>-27,627</td> <td>-11,115</td> </tr> <tr> <td>(Αίτημα) / (χρήμα) λοιπών λειτουργικών εκκαθαρωμένων οικονομικών</td> <td>-3,746</td> <td>26,550</td> </tr> <tr> <td>(Αίτημα) / (χρήμα) υποχρεώσεων (πλήρως τρεφόμενα)</td> <td>4,701</td> <td>7,216</td> </tr> <tr> <td>Άλλοι</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Οριστική πίσω και συναφή έσοδα επιβληθέντα</td> <td>-12,051</td> <td>-3,595</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</td> <td>-65,688</td> <td>-49,789</td> </tr> <tr> <td>Διαμορφωμένες Διοικητικές</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Απόρροή παγίων στοιχείων</td> <td>-259</td> <td>-746</td> </tr> <tr> <td>Απόρροή δάνων παγίων στοιχείων</td> <td>832</td> <td>-942</td> </tr> <tr> <td>Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων</td> <td>22,030</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Ποσό εισπραχθέντων</td> <td>864</td> <td>163</td> </tr> <tr> <td>Ποσό εισπραχθέντων</td> <td>26,543</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)</td> <td>48,950</td> <td>-1,525</td> </tr> <tr> <td>Διαμορφωμένες Διοικητικές</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ποσό αλλαγών μετοχικού κεφαλαίου (μην έσοδα)</td> <td>118,680</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Ποσό αλλαγών υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (χρημολογία)</td> <td>-5,682</td> <td>-249</td> </tr> <tr> <td>Ποσό από εκδόσεις / αναρροφήσεις δάνων</td> <td>61,500</td> <td>102,000</td> </tr> <tr> <td>Ποσό δάνων</td> <td>-155,883</td> <td>-15,100</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)</td> <td>18,615</td> <td>85,651</td> </tr> <tr> <td>Απόρροή αλλαγών / (αλλαγών) στα τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης (α)+(β)+(γ)</td> <td>1,277</td> <td>34,337</td> </tr> <tr> <td>Τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης</td> <td>49,556</td> <td>15,219</td> </tr> <tr> <td>Τραπεζικά δάνεια και συνολικά λήξης χρήσης</td> <td>50,833</td> <td>49,556</td> </tr> </tbody> </table>			31/12/2011	31/12/2010	Διαμορφωμένες Διοικητικές			Κόστος / (χρήμα) προ φόρων (συμπεριλαμβανομένης Διοικητικής)	-38,596	-79,648	Μισθός / (χρήμα) προσηλυτικής γης			Αποθέματα	9,621	2,531	Συνολικά μετοχικά Διευθύνσεων	3,238	-3,354	Πρόβλεψη	442	11,085	Οριστική πίσω και συναφή έσοδα	11,082	4,142	Πρωτογενή πίσω και συναφή έσοδα	864	-163	Χρήμα από την πώληση ακινήτων/αποθεμάτων παγίων	-11,145	0	(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών	-723	-3,407	(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών	-27,627	-11,115	(Αίτημα) / (χρήμα) λοιπών λειτουργικών εκκαθαρωμένων οικονομικών	-3,746	26,550	(Αίτημα) / (χρήμα) υποχρεώσεων (πλήρως τρεφόμενα)	4,701	7,216	Άλλοι			Οριστική πίσω και συναφή έσοδα επιβληθέντα	-12,051	-3,595	Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	-65,688	-49,789	Διαμορφωμένες Διοικητικές			Απόρροή παγίων στοιχείων	-259	-746	Απόρροή δάνων παγίων στοιχείων	832	-942	Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων	4	0	Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων	22,030	0	Ποσό εισπραχθέντων	864	163	Ποσό εισπραχθέντων	26,543	0	Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	48,950	-1,525	Διαμορφωμένες Διοικητικές			Ποσό αλλαγών μετοχικού κεφαλαίου (μην έσοδα)	118,680	0	Ποσό αλλαγών υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (χρημολογία)	-5,682	-249	Ποσό από εκδόσεις / αναρροφήσεις δάνων	61,500	102,000	Ποσό δάνων	-155,883	-15,100	Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	18,615	85,651	Απόρροή αλλαγών / (αλλαγών) στα τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης (α)+(β)+(γ)	1,277	34,337	Τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης	49,556	15,219	Τραπεζικά δάνεια και συνολικά λήξης χρήσης	50,833	49,556	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31.12.2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Τοποθε</td> <td>504</td> </tr> <tr> <td>Τίτλοι</td> <td>56,616</td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα</td> <td>3,140</td> </tr> <tr> <td>Υποχρεώσεις</td> <td>143,795</td> </tr> <tr> <td>Συνολικές και καθαρές διαθεσίμους επενδύσεις</td> <td></td> </tr> <tr> <td>α) μελών Διοίκησης</td> <td>2,440</td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα / Προσηλυτικές από Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Υποχρεώσεις προς τα Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Διαθεσίμους</td> <td>4,022</td> </tr> </tbody> </table> <p>Στάση Αρτέμιδος, 28 Μαρτίου 2012</p>			31.12.2011	Τοποθε	504	Τίτλοι	56,616	Αποθέματα	3,140	Υποχρεώσεις	143,795	Συνολικές και καθαρές διαθεσίμους επενδύσεις		α) μελών Διοίκησης	2,440	Αποθέματα / Προσηλυτικές από Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης	0	Υποχρεώσεις προς τα Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης	0	Διαθεσίμους	4,022
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																																											
Διαμορφωμένες Διοικητικές																																																																																																																													
Κόστος / (χρήμα) προ φόρων (συμπεριλαμβανομένης Διοικητικής)	-38,596	-79,648																																																																																																																											
Μισθός / (χρήμα) προσηλυτικής γης																																																																																																																													
Αποθέματα	9,621	2,531																																																																																																																											
Συνολικά μετοχικά Διευθύνσεων	3,238	-3,354																																																																																																																											
Πρόβλεψη	442	11,085																																																																																																																											
Οριστική πίσω και συναφή έσοδα	11,082	4,142																																																																																																																											
Πρωτογενή πίσω και συναφή έσοδα	864	-163																																																																																																																											
Χρήμα από την πώληση ακινήτων/αποθεμάτων παγίων	-11,145	0																																																																																																																											
(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών	-723	-3,407																																																																																																																											
(Αίτημα) / (χρήμα) αποσβεστικών	-27,627	-11,115																																																																																																																											
(Αίτημα) / (χρήμα) λοιπών λειτουργικών εκκαθαρωμένων οικονομικών	-3,746	26,550																																																																																																																											
(Αίτημα) / (χρήμα) υποχρεώσεων (πλήρως τρεφόμενα)	4,701	7,216																																																																																																																											
Άλλοι																																																																																																																													
Οριστική πίσω και συναφή έσοδα επιβληθέντα	-12,051	-3,595																																																																																																																											
Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	-65,688	-49,789																																																																																																																											
Διαμορφωμένες Διοικητικές																																																																																																																													
Απόρροή παγίων στοιχείων	-259	-746																																																																																																																											
Απόρροή δάνων παγίων στοιχείων	832	-942																																																																																																																											
Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων	4	0																																																																																																																											
Ποσό από την πώληση ακινήτων παγίων	22,030	0																																																																																																																											
Ποσό εισπραχθέντων	864	163																																																																																																																											
Ποσό εισπραχθέντων	26,543	0																																																																																																																											
Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	48,950	-1,525																																																																																																																											
Διαμορφωμένες Διοικητικές																																																																																																																													
Ποσό αλλαγών μετοχικού κεφαλαίου (μην έσοδα)	118,680	0																																																																																																																											
Ποσό αλλαγών υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (χρημολογία)	-5,682	-249																																																																																																																											
Ποσό από εκδόσεις / αναρροφήσεις δάνων	61,500	102,000																																																																																																																											
Ποσό δάνων	-155,883	-15,100																																																																																																																											
Σύνολο εσόδων / (εσόδων) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	18,615	85,651																																																																																																																											
Απόρροή αλλαγών / (αλλαγών) στα τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης (α)+(β)+(γ)	1,277	34,337																																																																																																																											
Τραπεζικά δάνεια και συνολικά χρήσης	49,556	15,219																																																																																																																											
Τραπεζικά δάνεια και συνολικά λήξης χρήσης	50,833	49,556																																																																																																																											
	31.12.2011																																																																																																																												
Τοποθε	504																																																																																																																												
Τίτλοι	56,616																																																																																																																												
Αποθέματα	3,140																																																																																																																												
Υποχρεώσεις	143,795																																																																																																																												
Συνολικές και καθαρές διαθεσίμους επενδύσεις																																																																																																																													
α) μελών Διοίκησης	2,440																																																																																																																												
Αποθέματα / Προσηλυτικές από Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης	0																																																																																																																												
Υποχρεώσεις προς τα Διαθεσίμους επενδύσεις και μέλη της Διοίκησης	0																																																																																																																												
Διαθεσίμους	4,022																																																																																																																												
<p>Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΕΛΤΙΟ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ</p>		<p>Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΕΛΤΙΟ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ</p>																																																																																																																											
<p>Μολαγιάννης Διονύσιος Αρ. Αποφ. ΑΔ00272/2006</p>		<p>Καροπίδης Βασίλειος Α.Α.Τ. Τ 183399</p>																																																																																																																											
<p>Τμήμα Τηλεφωνικών Α.Α.Τ. ΑΕ 07001</p>		<p>Τμήμα Τηλεφωνικών Α.Α.Τ. ΑΕ 07001</p>																																																																																																																											

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

OLYMPIC AIR: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2010 έως 31 Δεκεμβρίου 2010

OLYMPIC AIR ANΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΡ.Μ.Ε. 6014/06/04/932009																																																																																																																																																																	
ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2010 ΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2010																																																																																																																																																																	
Διοικητικό κέντρο του κ.κ. 2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που στοχεύουν στην οικονομική ανάπτυξη, ενσωματώνει και μη, κατά ΑΠΕ																																																																																																																																																																	
Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες, που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις, επισημαίνονται με γκρι χρώμα σύμφωνα με την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της OLYMPIC AIR ANΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. Συνιστάται η απόλυτη προσοχή στην ανάλυση των προφίλ σε																																																																																																																																																																	
ΣΤΟΙΧΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ Διεύθυνση: Πύργος, Τεσσαρτίδα: 1ο ΧΑΜ Ανορ. Κορυθόειο Πόλεως & Ηρώδους 1, Κορυθόειο Αεροδ. Μυρτιάς Α.Ε. 6014/04/06/932009 Αριθμός Νοσηρής Υπογεωγραφίας Οικονομικής Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Διεύθυνση Ανοημάτων Επαγωγών και Πύργου Ημερομηνία έκδοσης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων: 22 Μαρτίου 2011 Εθνικός διαστημικός: Μάρκος Δαλιανός (Α.Μ. ΔΟΧΑ 2510) Εταιρική επωνυμία: GRANT THORNTON A.E. Τύπος έκδοσης: Δίπλομο οριστικού διαστήτη Σχίσματος Γνώσης (Ηθικη Επιστήμη) Διεύθυνση: Fax: 210 2190 20, www.olympicair.gr	Σύστημα Διαχειριστικό Συστήματος: Πρόεδρος Α.Σ. Καραγιάννης Ιωάννης Αντιπρόεδρος Α.Σ. Βουτσινός Ανδρέας Διευθύνων Σύμβουλος Παπαγιάννης Θόδωρος Αναπλ. Δ. Σύμβουλος Παπαγιάννης Γεώργιος Μέλος Σουβατζής Αρετή Μέλος Πέππας Πέτρος Μέλος Καραγιάννης Ιωάννης Μέλος Αρναούτης Κωνσταντίνος Μέλος Κλαυδίου Γεώργιος Μέλος Φίλιππος Μάριος																																																																																																																																																																
ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ (Ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ (Ποσά σε χιλιάδες ευρώ)																																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2010</th> <th>31/12/2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟ</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Παραρτησιακά κεφάλαια Πύργου Τεσσαρτίδα</td> <td>143.757</td> <td>4.314</td> </tr> <tr> <td>Άλλα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>42.977</td> <td>47.500</td> </tr> <tr> <td>Αυτά μη ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>5.839</td> <td>34.457</td> </tr> <tr> <td>Αποθέματα</td> <td>4.651</td> <td>1.154</td> </tr> <tr> <td>Ακίνητα από πόρους</td> <td>44.290</td> <td>32.400</td> </tr> <tr> <td>Αυτά ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>65.296</td> <td>31.794</td> </tr> <tr> <td>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟΥ</td> <td>309.510</td> <td>151.779</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2010	31/12/2009	ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟ			Παραρτησιακά κεφάλαια Πύργου Τεσσαρτίδα	143.757	4.314	Άλλα περιουσιακά στοιχεία	42.977	47.500	Αυτά μη ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία	5.839	34.457	Αποθέματα	4.651	1.154	Ακίνητα από πόρους	44.290	32.400	Αυτά ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία	65.296	31.794	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟΥ	309.510	151.779	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1/1-31/12/2010</th> <th>1/1-31/12/2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Κόστος εργασιών</td> <td>333.987</td> <td>63.294</td> </tr> <tr> <td>Μιστά εμπόδια / (χρημ.)</td> <td>-36.400</td> <td>-59.612</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων</td> <td>-74.307</td> <td>-63.096</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</td> <td>-79.648</td> <td>-61.245</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (α)</td> <td>-86.835</td> <td>-61.577</td> </tr> <tr> <td>Αυτά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (β)</td> <td>2.771</td> <td>-631</td> </tr> <tr> <td>Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (α) + (β)</td> <td>-78.164</td> <td>-62.408</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους από μεταβ. - βιωσιμ. (σε ευρώ)</td> <td>-60.050</td> <td>-135.468</td> </tr> <tr> <td>Προκαταβλητά μέρη μετά από μεταβ. (σε ευρώ)</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων και ενσωματωμένων αποτελεσμάτων</td> <td>-71.776</td> <td>-62.577</td> </tr> </tbody> </table>		1/1-31/12/2010	1/1-31/12/2009	Κόστος εργασιών	333.987	63.294	Μιστά εμπόδια / (χρημ.)	-36.400	-59.612	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων	-74.307	-63.096	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	-79.648	-61.245	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (α)	-86.835	-61.577	Αυτά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (β)	2.771	-631	Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (α) + (β)	-78.164	-62.408	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους από μεταβ. - βιωσιμ. (σε ευρώ)	-60.050	-135.468	Προκαταβλητά μέρη μετά από μεταβ. (σε ευρώ)	0	0	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων και ενσωματωμένων αποτελεσμάτων	-71.776	-62.577																																																																																																				
	31/12/2010	31/12/2009																																																																																																																																																															
ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟ																																																																																																																																																																	
Παραρτησιακά κεφάλαια Πύργου Τεσσαρτίδα	143.757	4.314																																																																																																																																																															
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	42.977	47.500																																																																																																																																																															
Αυτά μη ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία	5.839	34.457																																																																																																																																																															
Αποθέματα	4.651	1.154																																																																																																																																																															
Ακίνητα από πόρους	44.290	32.400																																																																																																																																																															
Αυτά ενδεδειγμένα περιουσιακά στοιχεία	65.296	31.794																																																																																																																																																															
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΔΕΙΧΤΗΡΙΟΥ	309.510	151.779																																																																																																																																																															
	1/1-31/12/2010	1/1-31/12/2009																																																																																																																																																															
Κόστος εργασιών	333.987	63.294																																																																																																																																																															
Μιστά εμπόδια / (χρημ.)	-36.400	-59.612																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων	-74.307	-63.096																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	-79.648	-61.245																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (α)	-86.835	-61.577																																																																																																																																																															
Αυτά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (β)	2.771	-631																																																																																																																																																															
Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους (α) + (β)	-78.164	-62.408																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους από μεταβ. - βιωσιμ. (σε ευρώ)	-60.050	-135.468																																																																																																																																																															
Προκαταβλητά μέρη μετά από μεταβ. (σε ευρώ)	0	0																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρημάτων και αποθεμάτων αποδόσεων και ενσωματωμένων αποτελεσμάτων	-71.776	-62.577																																																																																																																																																															
ΔΙΑ ΚΕΡΔΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΕΡΚΕΡΔΗ Μεταβ. Κεφάλαια 100.000 100.000 Αυτά στοιχεία Πύργου Τεσσαρτίδα -159.453 -61.289 Σύνολο Κερδών Κεφαλαίων -59.453 38.711	ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ 1. Η ετήσια ετήσια έκθεση του Οριστικού Διαστήτη από την οικονομική κατάσταση αναφέρεται στο γεγονός ότι το σύνολο των ετήσιων κερδών της εταιρείας έχει καταστεί αρνητικό και συνεπώς αναμένεται η προεπιλεγμένη εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 47 & 48 του κατ. Ν. 2190/1920 και για το λόγο αυτό η εταιρεία θα πρέπει να λάβει τα προκείμενα μέτρα ώστε να φέρει οι προεπιλεγμένες εφαρμογές των άρθρων αυτών. 2. Τα συνολικά οικονομικά αποτελέσματα δεν είναι συγκριτικά καθώς η εταιρεία αυτή τη στιγμή βρίσκεται στην αμέσως επόμενη φάση της προεπιλεγμένης χρήσης (2009). 3. Η εταιρεία έχει σχηματίσει συνολική πρόβλεψη € 25 γκ. για τις επόμενες φορολογικές χρήσεις (χρημ. έκθεση για τις επόμενες φορολογικές χρήσεις παρατίθεται στη σημείωση 6.55 της Τρίτης Οικονομικής Έκθεσης). 4. Οι επενδύσεις σε ενσωματωμένα κεφάλαια περιουσιακά στοιχεία κατά την χρήση 2010 ανήλθαν σε € 746 γκ. και € 942 γκ. αντίστοιχα. 5. Ο αριθμός αποδοτικών προσηλωμάτων στο τέλος της τρέχουσας περιόδου είναι 1.112 άτομα, ενώ στις 31/12/2009 ήταν 1.183 άτομα. 6. Για την εταιρεία έχουν σχηματιστεί προβλέψεις για επίλυση (ή απόφαση) διαφοράς (ή απόφαση) διακρίσεων (ή διακρίσεων) εργαζομένων όπως αναφέρεται στις σημειώσεις 6.46 και 6.54 της Τρίτης Οικονομικής Έκθεσης. Ήταν αυτών, δεν κρίνεται ότι υπάρχουν άλλες υποθέσεις που έχουν (ή ενδέχεται να έχουν) σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση της. 7. Η εταιρεία έχει διαμορφώσει προβλέψεις για υποχρεώσεις υπαλλήλων ύψους € 1.173 γκ. όπως αναφέρεται και στη σημείωση 6.10 της Τρίτης Οικονομικής Έκθεσης. Δεν υπάρχουν άλλες προβλέψεις που να μην σχηματιστεί η εταιρεία από την έναρξη των παραρτημάτων 10.1 και 14 του Δ/Π 37 "Προβλέψεις, ενδεδειγμένα προμήθειες και ενδεδειγμένα προμήθειες". 8. Η εταιρεία συστήματα με την μέθοδο της καθαρής θέσης στις οικονομικές καταστάσεις της MAFSH INVESTMENT GROUP ANONIMOS ETAIΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, η οποία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα από την 10η Απριλίου 2009 με ποσοστό 49%, ενώ από την 30η Σεπτεμβρίου 2008, με την μέθοδο της αλλαγής συνολικής λόγω αύξησης του ποσοστού συμμετοχής της σε 100%. 9. Το ποσό επενδύσεων ανήλθε σε € 100.000 γκ. διαμορφώθηκε σε 1.000.000 ενσωματωμένα προσηλωμένα άτομα € 100 € καθένα. 10. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας χρήσης, μετρήσιμα στοιχεία που αφορούν, από την ίδια. 11. Τα ποσά προκαταβλητέων σε χιλιάδες ευρώ όπως και στην επόμενη οικονομική έκθεση, ταχύν διαφέρει σε αξιολογούμενα οφέλη σε επενδυτικό ποσό. 12. Τα ποσά των λοιπών ενσωματωμένων κερδών της τρέχουσας χρήσης € 2.771 γκ. οφείλονται αποκλειστικά ταμειακών ροών. 13. Στις 22/02/2010 ανακοινώθηκε η απόφαση διαμορφώσεως συμφωνίας (προσέλευση) μεταξύ των βασικών μετόχων της ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (OLYMPIC AIR), οφείλουσας της MAFSH INVESTMENT GROUP ANONIMOS ETAIΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και της OLYMPIC AIR, OLYMPIC HANDLING και OLYMPIC ENGINEERING και την συγκέντρωση των δραστηριοτήτων των δια εταιρειών. 14. Η εταιρεία επισημαίνει ότι η απόφαση διαμορφώσεως συμφωνίας (προσέλευση) μεταξύ των βασικών μετόχων της ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΕΥΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (OLYMPIC AIR) με την AEGEAN όπως αυτή είχε συμφωνηθεί στις 22/2/2010. Σημειώνεται ότι η απόφαση αυτή αφορά γίγνηται στην περίπτωση 11 της Τρίτης Οικονομικής Έκθεσης. 14. Αναφορικά με το γεγονός ότι το σύνολο των ετήσιων κερδών της εταιρείας έχει καταστεί αρνητικό, η εταιρεία προτίθεται να αναζητήσει (ή να αναζητήσει) τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίσει το γεγονός αυτό, σύμφωνα με τα άρθρα 47 και 48 του κατ. Ν. 2190/1920. 15. Η εταιρεία ακολουθεί τις διατάξεις σχετικά με αυτές που ακολουθεί από την προεπιλεγμένη χρήση, δεν έχουν επιφέρει αλλαγές στις λογιστικές πολιτικές περιλαμβανομένης της εφαρμογής των άρθρων 47 και 48 του κατ. Ν. 2190/1920. 16. Τα ποσά πωλημάτων και αφαιρών συμπεριλαμβανομένων από την έναρξη της διαμορφώσεως χρήσης και τα υπόλοιπα των απαιτήσεων και υποχρεώσεων της εταιρείας στην έναρξη της τρέχουσας περιόδου, που έχουν προκύψει από συναλλαγές με τα συνδεδεμένα από την έναρξη της ΑΠ/ 24 μέρη, έχουν ως εξής:																																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2010</th> <th>31/12/2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)</td> <td>18.711</td> <td>61.520</td> </tr> <tr> <td>Αίτηση / μίσθση μεταβλητό κεφάλαιο</td> <td>0</td> <td>40.000</td> </tr> <tr> <td>Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους</td> <td>-78.164</td> <td>-62.408</td> </tr> <tr> <td>Διαμορφωμένα μέρη</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Ποσά έκδοσης μεταβλητό κεφάλαιο (έξοδα)</td> <td>0</td> <td>-400</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)</td> <td>-59.453</td> <td>38.711</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2010	31/12/2009	Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)	18.711	61.520	Αίτηση / μίσθση μεταβλητό κεφάλαιο	0	40.000	Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους	-78.164	-62.408	Διαμορφωμένα μέρη	0	0	Ποσά έκδοσης μεταβλητό κεφάλαιο (έξοδα)	0	-400	Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)	-59.453	38.711	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2010</th> <th>31/12/2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΙΑΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ - ΕΠΙΦΕΡΗ ΜΕΡΗ (Ποσά σε χιλιάδες ευρώ)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποθεματικά Διαμορφωμένα</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων (επιμεληθείς δραστηριότητες)</td> <td>-79.648</td> <td>-61.245</td> </tr> <tr> <td>Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποφάσεις</td> <td>2.531</td> <td>859</td> </tr> <tr> <td>Επιπλέον κεφάλαια διακρίσεων</td> <td>-3.354</td> <td>442</td> </tr> <tr> <td>Πρόβλεψεις</td> <td>11.055</td> <td>1.240</td> </tr> <tr> <td>Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα</td> <td>4.142</td> <td>549</td> </tr> <tr> <td>Ποσά ενσωματωμένα</td> <td>-163</td> <td>-1.246</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) από αποδοτικά προσηλωμένα στοιχεία</td> <td>0</td> <td>-1.938</td> </tr> <tr> <td>Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για μεταβλητά λογιστικά κεφάλαια κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αίτηση / μίσθση αποθεμάτων</td> <td>-3.497</td> <td>-1.154</td> </tr> <tr> <td>Αίτηση / μίσθση απαιτήσεων</td> <td>-11.116</td> <td>-68.763</td> </tr> <tr> <td>Αίτηση / μίσθση λοιπών λογιστικών ενδεδειγμένων προσηλωμένων</td> <td>26.550</td> <td>-14.130</td> </tr> <tr> <td>Αίτηση / μίσθση υποχρεώσεων (έξοδα τραπεζών)</td> <td>7.216</td> <td>301.025</td> </tr> <tr> <td>Μόνο:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα μεταβλητά</td> <td>-3.505</td> <td>-164</td> </tr> <tr> <td>Παραρτησιακά στοιχεία</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Επιπλέον έσοδα</td> <td>0</td> <td>-631</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</td> <td>-69.789</td> <td>-64.956</td> </tr> <tr> <td>Προβλεπόμενα Διαμορφωμένα</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αφαιρών ενδεδειγμένων προσηλωμένων</td> <td>-746</td> <td>-4.500</td> </tr> <tr> <td>Αφαιρών άλλων προσηλωμένων</td> <td>-942</td> <td>-68.239</td> </tr> <tr> <td>Τόκοι παραρτηριακών</td> <td>163</td> <td>1.246</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από ανεπιμεληθείς δραστηριότητες (β)</td> <td>-1.525</td> <td>-71.493</td> </tr> <tr> <td>Συνολικά Διαμορφωμένα</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Πρόσιν αλλαγές μεταβλητό κεφάλαιο</td> <td>0</td> <td>40.000</td> </tr> <tr> <td>Επιπλέον προσηλωμένων από χρηματοοικονομικά μέρη (εξοδόσει)</td> <td>-249</td> <td>-2</td> </tr> <tr> <td>Παραρτηριακά από ενδεδειγμένα / ανεπιμεληθείς έσοδα</td> <td>102.000</td> <td>64.705</td> </tr> <tr> <td>Επιπλέον έσοδα</td> <td>-26.100</td> <td>-35.019</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες (γ)</td> <td>85.651</td> <td>69.684</td> </tr> <tr> <td>Καθαρή αίτηση / (μίσθση) στα ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα χρήσης (α)-(β)-(γ)</td> <td>34.337</td> <td>-46.735</td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα έναρξης χρήσης</td> <td>15.219</td> <td>61.954</td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα 31/12/2010</td> <td>49.556</td> <td>15.219</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2010	31/12/2009	ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΙΑΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ - ΕΠΙΦΕΡΗ ΜΕΡΗ (Ποσά σε χιλιάδες ευρώ)			Αποθεματικά Διαμορφωμένα			Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων (επιμεληθείς δραστηριότητες)	-79.648	-61.245	Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για:			Αποφάσεις	2.531	859	Επιπλέον κεφάλαια διακρίσεων	-3.354	442	Πρόβλεψεις	11.055	1.240	Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα	4.142	549	Ποσά ενσωματωμένα	-163	-1.246	Κέρδη / (ζημιές) από αποδοτικά προσηλωμένα στοιχεία	0	-1.938	Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για μεταβλητά λογιστικά κεφάλαια κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:			Αίτηση / μίσθση αποθεμάτων	-3.497	-1.154	Αίτηση / μίσθση απαιτήσεων	-11.116	-68.763	Αίτηση / μίσθση λοιπών λογιστικών ενδεδειγμένων προσηλωμένων	26.550	-14.130	Αίτηση / μίσθση υποχρεώσεων (έξοδα τραπεζών)	7.216	301.025	Μόνο:			Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα μεταβλητά	-3.505	-164	Παραρτησιακά στοιχεία			Επιπλέον έσοδα	0	-631	Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	-69.789	-64.956	Προβλεπόμενα Διαμορφωμένα			Αφαιρών ενδεδειγμένων προσηλωμένων	-746	-4.500	Αφαιρών άλλων προσηλωμένων	-942	-68.239	Τόκοι παραρτηριακών	163	1.246	Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από ανεπιμεληθείς δραστηριότητες (β)	-1.525	-71.493	Συνολικά Διαμορφωμένα			Πρόσιν αλλαγές μεταβλητό κεφάλαιο	0	40.000	Επιπλέον προσηλωμένων από χρηματοοικονομικά μέρη (εξοδόσει)	-249	-2	Παραρτηριακά από ενδεδειγμένα / ανεπιμεληθείς έσοδα	102.000	64.705	Επιπλέον έσοδα	-26.100	-35.019	Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες (γ)	85.651	69.684	Καθαρή αίτηση / (μίσθση) στα ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα χρήσης (α)-(β)-(γ)	34.337	-46.735	Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα έναρξης χρήσης	15.219	61.954	Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα 31/12/2010	49.556	15.219	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>01.01-31.12.10</th> <th>01.01-31.12.09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €</td> <td>61.81-61.12.10</td> <td>61.81-31.12.09</td> </tr> <tr> <td>Τόκοι</td> <td>839</td> <td>826</td> </tr> <tr> <td>Τόκοι</td> <td>79.558</td> <td>10.626</td> </tr> <tr> <td>Επιπλέον από και από/δεν επιμεληθείς στοιχεία</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>και μιστά αποδοτικά</td> <td>2712</td> <td>1610</td> </tr> <tr> <td>Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €</td> <td>81.12.10</td> <td>31.12.09</td> </tr> <tr> <td>Απαιτήσεις</td> <td>51.437</td> <td>1020</td> </tr> <tr> <td>Υποχρεώσεις</td> <td>2.623.650</td> <td>20757</td> </tr> <tr> <td>Απαιτήσεις / Προσέλευση από συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως</td> <td>0</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Υποχρεώσεις προς τα συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως</td> <td>0</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table>		01.01-31.12.10	01.01-31.12.09	Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €	61.81-61.12.10	61.81-31.12.09	Τόκοι	839	826	Τόκοι	79.558	10.626	Επιπλέον από και από/δεν επιμεληθείς στοιχεία			και μιστά αποδοτικά	2712	1610	Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €	81.12.10	31.12.09	Απαιτήσεις	51.437	1020	Υποχρεώσεις	2.623.650	20757	Απαιτήσεις / Προσέλευση από συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως	0	6	Υποχρεώσεις προς τα συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως	0	24
	31/12/2010	31/12/2009																																																																																																																																																															
Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)	18.711	61.520																																																																																																																																																															
Αίτηση / μίσθση μεταβλητό κεφάλαιο	0	40.000																																																																																																																																																															
Συνολικά ενσωματωμένα έσοδα μετά από φόρους	-78.164	-62.408																																																																																																																																																															
Διαμορφωμένα μέρη	0	0																																																																																																																																																															
Ποσά έκδοσης μεταβλητό κεφάλαιο (έξοδα)	0	-400																																																																																																																																																															
Σύνολο Πύργου Τεσσαρτίδα/ετήσια χρήση (01/12/2010 και 31/12/2009 αντίστοιχα)	-59.453	38.711																																																																																																																																																															
	31/12/2010	31/12/2009																																																																																																																																																															
ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΙΑΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ - ΕΠΙΦΕΡΗ ΜΕΡΗ (Ποσά σε χιλιάδες ευρώ)																																																																																																																																																																	
Αποθεματικά Διαμορφωμένα																																																																																																																																																																	
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων (επιμεληθείς δραστηριότητες)	-79.648	-61.245																																																																																																																																																															
Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για:																																																																																																																																																																	
Αποφάσεις	2.531	859																																																																																																																																																															
Επιπλέον κεφάλαια διακρίσεων	-3.354	442																																																																																																																																																															
Πρόβλεψεις	11.055	1.240																																																																																																																																																															
Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα	4.142	549																																																																																																																																																															
Ποσά ενσωματωμένα	-163	-1.246																																																																																																																																																															
Κέρδη / (ζημιές) από αποδοτικά προσηλωμένα στοιχεία	0	-1.938																																																																																																																																																															
Πόσοι / μέρη προσηλωμένων για μεταβλητά λογιστικά κεφάλαια κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:																																																																																																																																																																	
Αίτηση / μίσθση αποθεμάτων	-3.497	-1.154																																																																																																																																																															
Αίτηση / μίσθση απαιτήσεων	-11.116	-68.763																																																																																																																																																															
Αίτηση / μίσθση λοιπών λογιστικών ενδεδειγμένων προσηλωμένων	26.550	-14.130																																																																																																																																																															
Αίτηση / μίσθση υποχρεώσεων (έξοδα τραπεζών)	7.216	301.025																																																																																																																																																															
Μόνο:																																																																																																																																																																	
Χρηματοοικονομικά και επενδυτικά έσοδα μεταβλητά	-3.505	-164																																																																																																																																																															
Παραρτησιακά στοιχεία																																																																																																																																																																	
Επιπλέον έσοδα	0	-631																																																																																																																																																															
Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	-69.789	-64.956																																																																																																																																																															
Προβλεπόμενα Διαμορφωμένα																																																																																																																																																																	
Αφαιρών ενδεδειγμένων προσηλωμένων	-746	-4.500																																																																																																																																																															
Αφαιρών άλλων προσηλωμένων	-942	-68.239																																																																																																																																																															
Τόκοι παραρτηριακών	163	1.246																																																																																																																																																															
Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από ανεπιμεληθείς δραστηριότητες (β)	-1.525	-71.493																																																																																																																																																															
Συνολικά Διαμορφωμένα																																																																																																																																																																	
Πρόσιν αλλαγές μεταβλητό κεφάλαιο	0	40.000																																																																																																																																																															
Επιπλέον προσηλωμένων από χρηματοοικονομικά μέρη (εξοδόσει)	-249	-2																																																																																																																																																															
Παραρτηριακά από ενδεδειγμένα / ανεπιμεληθείς έσοδα	102.000	64.705																																																																																																																																																															
Επιπλέον έσοδα	-26.100	-35.019																																																																																																																																																															
Σύνολο προσηλωμένων / (αφαιρών) από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες (γ)	85.651	69.684																																																																																																																																																															
Καθαρή αίτηση / (μίσθση) στα ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα χρήσης (α)-(β)-(γ)	34.337	-46.735																																																																																																																																																															
Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα έναρξης χρήσης	15.219	61.954																																																																																																																																																															
Ταμειακά διαθέσιμα και υπόλοιπα 31/12/2010	49.556	15.219																																																																																																																																																															
	01.01-31.12.10	01.01-31.12.09																																																																																																																																																															
Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €	61.81-61.12.10	61.81-31.12.09																																																																																																																																																															
Τόκοι	839	826																																																																																																																																																															
Τόκοι	79.558	10.626																																																																																																																																																															
Επιπλέον από και από/δεν επιμεληθείς στοιχεία																																																																																																																																																																	
και μιστά αποδοτικά	2712	1610																																																																																																																																																															
Ποσά εκφορτωμένα σε γκ. €	81.12.10	31.12.09																																																																																																																																																															
Απαιτήσεις	51.437	1020																																																																																																																																																															
Υποχρεώσεις	2.623.650	20757																																																																																																																																																															
Απαιτήσεις / Προσέλευση από συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως	0	6																																																																																																																																																															
Υποχρεώσεις προς τα συνδεδεμένα πρόσωπα και μέρη της διακρίσεως	0	24																																																																																																																																																															
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΪΚΤΗΣ ΤΟΥ Α.Σ.	Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ																																																																																																																																																																
Ηνωμένοι Ανδρέας Α.Α.Τ. Κ 20120	Παπαγιάννης Θόδωρος Α.Α.Τ. Σ 23706																																																																																																																																																																
Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	Ο ΠΡΟΕΣΤΑΜΕΝΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ																																																																																																																																																																
Κλαυδίου Κωνσταντίνος Α.Α.Τ. Σ 10339	Ζωντανός Γεώργιος Α.Α.Τ. ΑΠ 12079																																																																																																																																																																

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'


ΑΕΓΕΑΝ: Στοιχεία και πληροφορίες περιόδου από 1 Ιανουαρίου 2013 έως 30 Ιουνίου 2013

 ΑΕΓΕΑΝ <small>A SIAH ALLIANCE MEMBER</small>		ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ		Διεύθυνση Διαδικτύου : www.aegeanair.com
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ : Διεύθυνση Έδρας, Εταιρείας : Βασιλειάδη 31, 145 84 Κηφισιά Αρμόδιος μέτοχος : Αιολώνων Εταιρείων : 5203/06/Β/06/5 Νόμιμος ελεγκτής : Ζαχαρούδης Μυράκης Α.Μ. Σ.Ο.Ε.Λ. 15191 Ελεγκτική εταιρεία : ΣΠΑΡΤΑΚΕΙΩΝ ΕΣΤΕΤΙΚΗ Α.Ε. Τύπος έκθεσης επικοινωνίας : Με σύμφωνη γνώμη		Ημερομηνία έκδοσης των οικονομικών καταστάσεων από το Διοικητικό Συμβούλιο : 30 Αυγούστου 2013		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2013 ΕΩΣ 30 ΙΟΥΝΙΟΥ 2013 (Σύμφωνα με την Απόφαση 4/607/28.04.2009 του Διοικητικού Συμβουλίου της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς)				
Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις στοιχείων σε μία γενική ενήμευση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της εταιρείας ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. Συνιστούν, επομένως, στην παραγωγή, την πρόβλεψη				
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ		(Ποσό σε χιλιάδες €)		
		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΩΝ		
	30/6/2013	31/12/2012	01/01-30/6/2013	01/01-30/6/2012
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				
Προσχηματισμένα ενσώματα πάγια στοιχεία ενεργητικού	84.388,58	89.240,61	278.614,20	228.667,42
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	27.236,00	26.791,31	30.403,71	(20.296,46)
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	68.323,74	65.736,20	16.516,72	(45.236,98)
Αποθέματα	5.614,74	5.331,19	15.909,15	(48.094,84)
Απαιτήσεις από πωλήσεις	76.049,96	47.069,63	969,00	(6.436,94)
Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	230.687,54	162.680,10	16.479,24	(28.823,14)
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	490.246,44	396.858,03	18.250,76	(18.851,28)
			Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Α) 16.479,24 (217,46)	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Β) 17.717,67 (428,14)
			Συναγκεντρωμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β) 18.250,76	Συναγκεντρωμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β) 16.571,33
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΩΤΕΙΕΣ				
Μετοχικό Κεφάλαιο	46.421,11	46.421,11	0,2307	(1,5394)
Λοιπά στοιχεία ίδιων Κεφαλαίων	124.210,06	107.949,28	21.967,30	(29.500,10)
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (Α)	170.631,16	154.370,39		
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	0,00	0,340,00		
Προβλέψεις / Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	97.106,09	99.967,42		
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	0,00	4.370,39		
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	222.810,19	129.620,83		
Σύνολο υποχρεώσεων (Β)	222.810,19	134.958,64		
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΩΤΕΣΕΩΝ (Γ) = (Α) + (Β)	490.246,44	396.858,03		
			ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	
			30/6/2013	30/6/2012
Σύνολο ίδιων κεφαλαίων έναρξης περιόδου (01.01.2013 και 01.01.2012 αντίστοιχα)			154.370,39	169.319,94
Επίδραση μεταβολών λογιστικής πολιτικής (Δ.Λ.Π.19)			0,00	1.529,36
Συναγκεντρωμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους			16.260,76	(28.961,26)
Σύνολο ίδιων κεφαλαίων λήξης περιόδου (30.06.2013 και 30.06.2012 αντίστοιχα)			170.631,14	131.887,04
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ		ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ		
	30/6/2013	30/6/2012		
Δραστηριότητες Δραστηριότητες				
Κέρδη / (ζημιές) λήξης προ φόρων	15.909,15	(48.064,96)		
Γ/λόγω (αλλά) προσαρμογών για:				
Αποσβέσεις	5.489,74	5.826,96		
Προβλέψεις	379,68	2.804,46		
Συνεπιδιωκτικές διαφορές	510,49	1.500,96		
Αποσβέσεις/αποσβ. έξοδα, κέρδη και (ζημιές) εποχιακής δραστηριότητας	(1.779,67)	(1.160,79)		
Λειτουργικά τόκα και συναφή έσοδα	1.748,57	2.337,83		
Γ/λόγω (αλλά) προσαρμογών για μεταβολή λογιστικών κεφαλαίων κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες				
Μείωση / αύξηση αποθεμάτων	(283,54)	383,98		
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων	(27.484,02)	(984,36)		
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων παραγόμενων	22,81	(242,14)		
(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	82.244,02	62.463,44		
Αύξηση / (μείωση) υποχρεώσεων παραγόμενων	179,76	402,49		
Λειτουργικά τόκα και συναφή έξοδα καταβληθέντα	(1.633,07)	(1.754,62)		
Σύνολο εισοδήμων / (ζημιών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	69.287,90	23.363,17		
Επενδυτικές Δραστηριότητες				
Αγορές ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	(1.043,63)	(784,70)		
Εισπραχές από πωλήσεις ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	1,83	37,04		
Αγορά διεκδικημάτων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων	(8.630,00)	0,00		
Τόκα καταβληθέντες	1.143,77	898,58		
Σύνολο εισοδήμων / (ζημιών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	(8.728,03)	111,91		
Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες				
Εξοφλήσεις δανείων	(12.710,39)	(5.024,95)		
Εξοφλήσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μετλήσεις (χρεωτικά)	(2.941,14)	(3.846,33)		
Σύνολο εισοδήμων / (ζημιών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	(16.651,53)	(8.871,28)		
Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ)	43,957,32	14.542,80		
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου	140.299,77	166.893,94		
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου	184.257,09	181.436,74		
1. Η εταιρεία δεν έχει υλοποιηθεί φορολογικά για τις χρήσεις από 2007 έως και 2012. Για τις αντίστοιχες φορολογικές χρήσεις έχει σχηματίσει ασφαλιστική πρόβλεψη ύψους 1.400 χιλ. ευρώ. Το Μάιο 2013 ξεκίνησε φορολογικός έλεγχος των χρήσεων 2007-2011 ο οποίος βρίσκεται σε εξέλιξη.				
2. Πάνω της πρόβλεψης (παρ.1) η εταιρεία έχει σχηματίσει πρόβλεψη που ανέρχεται στο ποσό των 30.083,70 χιλ. ευρώ και αφορά σε δανειακές συντηρήσεις που αναλογούν στη λειτουργία των αεροσκαφών (Σημ. 5.17 των οικονομικών καταστάσεων).				
3. Δεν υπάρχουν επίδικες ή υπό διακρίση διαφορές, καθώς και αποφάσεις δικαστικών ή διοικητικών οργάνων που έχουν ή ενδέχεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρείας. Η εταιρεία δεν έχει σχηματίσει πρόβλεψη για τις πάσης φύσεως επίδικες ή υπό διακρίση διαφορές.				
4. Ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού κατά την 30.06.2013 ήταν 1.574 άτομα ενώ την 30.06.2012 ήταν 1.701 άτομα.				
5. Δεν υπάρχουν στον τίτλο της τριμηνιαίας περιόδου μετοχές της εταιρείας που να κατέχονται από την ίδια.				
6. Η Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε. συμφώνησε στις 22/10/12 στην αγορά του 100% της Olympic Air από την Marfin Investment Group. Με την ολοκλήρωση της συναλλαγής η Olympic Air θα καταστεί θυγατρική της Aegean. Η συμφωνία τελεί υπό την αίρεση της εκμετάλλευσής της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, βάσει της οποίας θα προοριζόταν και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της. Το τμήμα του 100% της Olympic Air έχει οριστεί σε 72 εκ ευρώ σε μετρητά ή τμηματική καταβολή. Η Εταιρεία έχει ήδη καταβάλει προκαταβολή ύψους 20 εκ ευρώ. Το υπόλοιπο τμήμα θα καταβληθεί σε 5 ετήσιες ετήσιες δόσεις, η μαν 1η κατά την ολοκλήρωση της συναλλαγής, οι δε υπόλοιπες 4 δόσεις θα καταβληθούν στις ετήσιες καταβολές από την ολοκλήρωση της συναλλαγής. (Σημ. 5.23α των οικονομικών καταστάσεων)				
7. Η εταιρεία άλλαξε την λογιστική πολιτική που αφορά στην εμφάνιση των δαπανών χρωστικών αεροδρομίων. Εμφανίζει τις δανειακές αυτές αφαίρετες των εσόδων. Η εν λόγω αλλαγή δεν έχει επίπτωση στα αποτελέσματα της καθαρής θέσης, τα παραρτησιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις της εταιρείας (Σημ. 5.3 των οικονομικών καταστάσεων). Επίσης άλλαξε τον χειρισμό των αναλογιστικών καρδών/ημίων με βάση το Δ.Λ.Π.19				
8. Οι συναλλαγές του α' εξαμήνου 2013 και τα υπόλοιπα απαιτήσεων / υποχρεώσεων της 30.06.2013 με τα συνδεδεμένα μέρη κατά την έναρξη του Δ.Λ.Π.24 αναλύονται στον παρακάτω πίνακα :				
(Ποσό αναφέρεται σε χιλιάδες ευρώ)				
		30/6/2013	30/6/2012	
α) Εισόδημα		(420,04)	(301,76)	
β) Έξοδα		126,16	0,00	
γ) Απαιτήσεις		75,40	60,38	
δ) Υποχρεώσεις		(217,46)	(241,41)	
ε) Συναλλαγές και αμοιβές διευθυντικών στελεχών και μελών Διοικήσεως		0,00	(233,42)	
στ) Υποχρεώσεις προς διευθυντικά στελέχη και μέλη της Διοικήσεως		0,00	48,95	
ζ) Απαιτήσεις από τα διευθυντικά στελέχη και μέλη της Διοικήσεως		(217,46)	(428,14)	
9. Τα λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους αναλύονται ως εξής :				
		30/6/2013	30/6/2012	
α) Μετασχηματισμένα στοιχεία ενεργητικού		126,16	0,00	
β) Μετασχηματισμένα στοιχεία υποχρεώσεων		(420,04)	(301,76)	
γ) Απαιτήσεις		75,40	60,38	
δ) Υποχρεώσεις		(217,46)	(241,41)	
ε) Σύνολο (α)		0,00	(233,42)	
β) Μετασχηματισμένα στοιχεία υποχρεώσεων		0,00	48,95	
γ) Απαιτήσεις		0,00	48,95	
δ) Υποχρεώσεις		(217,46)	(428,14)	
ε) Σύνολο (β)		(217,46)	(428,14)	
Ημερομηνία: 30 Αυγούστου 2013				
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΤΗΣ ΤΟΥ Δ.Σ. Ο ΔΕΙΧΝΟΜΕΝΟΜΕΝΟΣ Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΕΙΧΝΟΜΕΝΟΣ Η ΠΡΟΤΑΡΧΩΝ ΛΟΓΙΣΤΗΣ				
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΕΥΘΥΜΑΚΗΣ ΠΕΡΓΑΝΗΣ ΚΡ. ΔΙΑΜΕΤΡΗΣ ΚΟΝΔΙΛΙΤΣ Κ. ΜΙΧΑΗΛ ΖΑΝΝΑΚΗΣ ΜΑΡΙΑ				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄


ΑΕΓΕΑΝ: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου

2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ			
		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πελάτη : Βλανάνη 31, 145 64 Κηφισό Αρμόδιος Υπάλληλος : 320330063059 Ανεξάρτητων Εταρτών	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ από 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2012 έως 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2012			
(δραστηριότητα βάσει του κ.ν. 2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, εννοησιμότητες και μη, κατά ΔΛ/Γ)			
Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις στοιχείων σε μία γενική ενήπιμηση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. Συστήματα, εμπούμης στον αναγνώστη, την προβάει σε σελίδα 6)			
Αρμόδια Υπηρεσία - Νगरपालिका : Υπουργείο Ανάπτυξης, Διεύθυνση Α.Ε. & Πίστεως Διεύθυνση Διαθεσιμότητας : www.aegean.gr Ημερομηνία έκδοσης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων από το Δ.Σ. : 29 Μαρτίου 2013 Οριστική ελεγκτική λογιστική : Παναγιώτης Βρασανίτης (Α.Μ. 12921) Ελεγκτική Εταιρεία : ΕΝΕΑ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ Α.Ε. (Α.Μ. 155) Τύπος έκθεσης ελέγχου ελεγκτών : Με σύμφωνη γνώμη		Σύνοδος Διοικητικού Συμβουλίου Θεόδωρος Βασιλάκης, Πρόεδρος εκτελεστικού μέλους Ευτύχιος Βασιλάκης, Αντιπρόεδρος εκτελεστικού μέλους Δημήτριος Γεωργιάδης, Διευθ. Σύμβουλος εκτελεστικού μέλους Γεώργιος Βασιλάκης, μη εκτελεστικό μέλος Ιωάννης Γεωργιάδης, μη εκτελεστικό μέλος Αναστάσιος Δαυίδ, μη εκτελεστικό μέλος Χρήστος Ιωάννου, μη εκτελεστικό μέλος Αχιλλέας Κωνσταντινίδης, μη εκτελεστικό μέλος Παναγιώτης Λασινακίδης, μη εκτελεστικό μέλος Αλέξανδρος Μπαρδής, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Βίτωρ Πόζνιτς, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Μάριος Τσιτσάνης, μη εκτελεστικό μέλος	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ	
		(Ποσό σε χιλιάδες €)	
	31/12/2012	31/12/2011	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Εξυγερματοποιήσιμα ενσώματα τίμια στοιχεία ενεργητικού	89.240,61	95.944,87	Κόστος εργασιών
Τίμια περιουσιακά στοιχεία	26.791,31	27.176,57	Μετά φόρους / (ζημιές)
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	66.026,16	45.018,68	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων
Αποθέματα	5.331,19	5.975,14	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων
Αποτίμηση από πωλήσεις	47.099,43	52.426,11	Φόρος εισοδήματος
Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	162.690,26	188.949,03	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Α)
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	387.158,81	415.489,41	Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)
			Συνεκρημτικά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β)
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασικό (σε €)
Μεταφορ Κεφάλαιο	46.421,11	46.421,11	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων
Λοιπά στοιχεία (όλων Κεφαλαίων)	106.793,36	122.697,62	
Σύνολο Όλων Κεφαλαίων (Α)	153.214,47	169.118,73	
Μεσοπρόθεσμες δεσμευτικές υποχρεώσεις	0,340,00	0,00	
Προβλέψεις / Λοιπές μεσοπρόθεσμες υποχρεώσεις	109.752,33	111.420,89	
Βραχυπρόθεσμες δεσμευτικές υποχρεώσεις	4.370,29	27.724,73	
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	121.480,83	110.024,67	
Σύνολο υποχρεώσεων (Β)	283.943,54	248.170,29	
ΣΥΝΟΛΟ ΩΔΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Γ) = (Α) + (Β)	387.158,81	415.489,41	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΠΟΩΝ		ΠΡΟΣΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
	31/12/2012	31/12/2011	
Απορροφήσιμα Δραστηριότητα			
Κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας χρήσης	(12.618,40)	(5.162,60)	1. Η εταιρεία δεν έχει κλιμακωτή φορολογική για τις χρήσεις από 2007 έως και 2010. Για τις ανάλογες φορολογικές χρήσεις έχει σχηματίσει συμπαιρωτική πρόβλεψη ύψους 1.400 χιλ. ευρώ
Πόσοι / (όφελος) προσαυξάνει σε			2. Πέραν της πρόβλεψης (παρ.1) η εταιρεία έχει σχηματίσει πρόβλεψη που ανέρχεται στο ποσό των 29.129,25 χιλ. ευρώ και αφορά σε έκδοσης συντήρησης που αναλογούν στη λειτουργία των αεροσκαφών (Σημ. 5.395 των οικονομικών καταστάσεων) καθώς και πρόβλεψη ποσού 2.924,77 χιλ. ευρώ που αφορά σε έκδοσης που θα εφραμυνθεί η εταιρεία λόγω της συμφωνίας με την Marfin Investment Group για την αγορά του 100% της Olympic Air (Σημ. 5.3) των οικονομικών καταστάσεων.
Αποσβέσεις	11.822,17	12.994,56	3. Δεν υπάρχουν επίδομα ή υπό διαπραγμάτευση, καθώς και αποφάσεις δικαστικών ή διαστημικών οργάνων που έχουν ή ενδέχεται να έχουν σημαντική επίδραση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρείας. Η εταιρεία δεν έχει σχηματίσει πρόβλεψη για τις πάσης φύσεως επίδομα ή υπό διαπραγμάτευση.
Προβλέψεις	1.965,14	7.473,89	4. Ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού κατά την 31.12.2012 ήταν 1.347 άτομα ενώ την 31.12.2011 ήταν 1.615 άτομα.
Συνολικά μεταβλητά στοιχεία	(2.406,19)	1.033,26	5. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας περιόδου μεταβλητά στοιχεία που να καθίστανται από την ίδια.
Αποκλιμακωμένα έσοδα, έσοδα κέρδη και (ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας	(2.454,96)	(9.123,76)	6. Η Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε. συμφώνησε στις 22/10/12 στην αγορά του 100% της Olympic Air από την Marfin Investment Group. Με την ολοκλήρωση της συναλλαγής η Olympic Air θα καταστεί θυγατρική της Αεγείας. Η συμφωνία ταξινομήθηκε από την αρχή της αρχικής της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, βάσει της οποίας θα προσδιοριστεί και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της. Το τίμημα του 100% της Olympic Air έχει οριστεί σε 72 εκ. ευρώ με τμηματική καταβολή μετρητών από την Αεγεία προς την ΜΙΘ.
Πόσοι / (όφελος) προσαυξάνει σε μεταβλητά λειτουργικά κεφάλαια κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες	4.361,26	3.919,24	7. Οι συναλλαγές της χρήσης 2012 και τα υπόλοιπα απαιτήσεων / υποχρεώσεων της 31.12.2012 με τα συνδεδεμένα μέρη κατά την έννοια του
Μείωση / αύξηση αποθεμάτων	643,94	11,01	
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων	11.520,06	10.396,36	
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων παραγόμενων	5.325,31	5.774,50	
(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	6.516,14	9.027,60	
Αύξηση / (μείωση) υποχρεώσεων παραγόμενων	(3.923,31)	(5.950,00)	
Χρηματικό τίκιο και συναφή έσοδα καταβληθέντα	(3.334,05)	(3.536,67)	
Καταβληθέντα φόροι	0,00	(4.954,16)	
Σύνολο παροών / (αφαιρώσεων) από λειτουργικές δραστηριότητες (δ)	17.424,19	(4.154,77)	
Επενδυτικές Δραστηριότητες			
Αγορές ενσώματων και άυλων τίμητων στοιχείων	(1.920,24)	(2.964,20)	
Πωλήσεις ενσώματων και άυλων τίμητων στοιχείων	186,95	12.177,63	
Προσαυξάνει για αγορές τίμητων στοιχείων	0,00	(15,43)	
Προσαυξάνει για απόκτηση επενδύσεων	(20.000,00)	0,00	
Εισπραχές από πώληση επενδυτικών τίμητων (μεταγών)	0,00	1.499,79	
Τίμια κερταβληθέντα	2.153,44	4.596,13	
Σύνολο παροών / (αφαιρώσεων) από επενδυτικές δραστηριότητες (ε)	(19.679,94)	(6.334,06)	
Λειτουργικές Δραστηριότητες			
Επιδράσεις δανείων	(7.524,92)	(42,15)	
Επιδράσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (χρηματικά)	(7.620,38)	(6.936,36)	
Σύνολο παροών / (αφαιρώσεων) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (ς)	(15.145,30)	(6.978,51)	
Καθαρή αύξηση / (μείωση) στο ταμειακό διαθέσιμο και κρυπόμενα περιόδου (α) + (β) + (δ)	(17.911,17)	(17.471.546)	
Ταμειακό διαθέσιμο και κρυπόμενα έναρξης περιόδου	186.899,94	184.372,27	
Ταμειακό διαθέσιμο και κρυπόμενα λήξης περιόδου	168.988,77	166.899,94	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ'

ΑΕΓΕΑΝ: Στοιχεία και πληροφορίες της Χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2011 έως 31 Δεκεμβρίου 2011

 ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ : Δελφίνων 31, 145 84 Κηφισό Αερολιμένας Αθηνών Ανεκμόμιον Εταιρείων : 5280309696503																																																																																																				
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ από 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2011 έως 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011 (δραστηριότητα βάσει του κ.κ. 2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, αντιστοιχώντας και μη, κατά ΔΑΠ)																																																																																																				
Το παρόντα στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις στοιχείων σε μία γενική ενότητα για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. Στοιχεία, επομένως, στον αναγνώστη, πριν προβεί σε στοιχεία)																																																																																																				
Αρμόδια Υπηρεσία - Νομαρχία : Υπουργείο Ανάπτυξης, Δελφίνων Α.Ε. & Πίστεως Δελφίνων Δελφίνων : www.aegeanair.com Ημερομηνία Έγκρισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων στο το Δ.Σ.: 27 Μαρτίου 2012 Οριστική ελεγκτική λογαριασμός : Παναγιώτης Βρουναίτης (Α.Μ. 12921) Ελεγκτική Εταιρεία : ΕΝΕΛ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ Α.Ε. (Α.Μ. 155) Τύπος έκθεσης ελέγχου λογιστικών : Με σύμφωνη γνώμη	Σύμβαση Διοικητικού Συμβουλίου Θεόδωρος Βασιλάκης, Πρόεδρος εκτελεστικό μέλος Ευάγγελος Βασιλάκης, Αντιπρόεδρος εκτελεστικό μέλος Δημήτριος Γερογιάννης, Δίονος Σύμβουλος εκτελεστικό μέλος Γεώργιος Βασιλάκης, μη εκτελεστικό μέλος Ιάκωβος Γεωργιάδης, μη εκτελεστικό μέλος Αναστάσιος Δαυδίδης, μη εκτελεστικό μέλος Χρήστος Ιωάννου, μη εκτελεστικό μέλος Αχιλλέως Κωνσταντακόπουλος, μη εκτελεστικό μέλος Παναγιώτης Λαζαράκης, μη εκτελεστικό μέλος Αλέξανδρος Μαυρίδης ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Βίκτωρ Πύλας, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος Μάρκος Τσιπανιέρης, μη εκτελεστικό μέλος																																																																																																			
(Ποσό σε χιλιάδες €)																																																																																																				
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Επιχρηματούμενα ενσώματα πύλα στοιχεία ανεγερτικά</td> <td>90.944,67</td> <td>118.150,05</td> </tr> <tr> <td>Άλλα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>27.176,57</td> <td>4.097,00</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>45.018,00</td> <td>30.441,51</td> </tr> <tr> <td>Απομείωματα</td> <td>5.978,14</td> <td>5.900,14</td> </tr> <tr> <td>Απαιτήσεις από πωλήσεις</td> <td>52.425,11</td> <td>67.402,04</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</td> <td>180.940,03</td> <td>212.002,56</td> </tr> <tr> <td>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</td> <td>418.489,41</td> <td>447.398,80</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2011	31/12/2010	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			Επιχρηματούμενα ενσώματα πύλα στοιχεία ανεγερτικά	90.944,67	118.150,05	Άλλα περιουσιακά στοιχεία	27.176,57	4.097,00	Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	45.018,00	30.441,51	Απομείωματα	5.978,14	5.900,14	Απαιτήσεις από πωλήσεις	52.425,11	67.402,04	Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	180.940,03	212.002,56	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	418.489,41	447.398,80	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>01/01-31/12/2011</th> <th>01-31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Κόστος εργασιών</td> <td>609.217,77</td> <td>591.004,33</td> </tr> <tr> <td>Μετα έσοδα / (ζημιές)</td> <td>2.433,36</td> <td>10.106,30</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</td> <td>(30.682,06)</td> <td>(12.490,03)</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</td> <td>(31.182,60)</td> <td>(18.879,26)</td> </tr> <tr> <td>Όφρος εισοδήματος</td> <td>3.676,90</td> <td>(4.613,13)</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Α)</td> <td>(27.505,70)</td> <td>(23.292,39)</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)</td> <td>(4.448,19)</td> <td>3.254,83</td> </tr> <tr> <td>Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β)</td> <td>(31.953,89)</td> <td>(14.337,44)</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασικά (σε €)</td> <td>(0,3025)</td> <td>(0,2061)</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συναφήτων</td> <td>(17.687,51)</td> <td>1.018,57</td> </tr> </tbody> </table>		01/01-31/12/2011	01-31/12/2010	Κόστος εργασιών	609.217,77	591.004,33	Μετα έσοδα / (ζημιές)	2.433,36	10.106,30	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	(30.682,06)	(12.490,03)	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	(31.182,60)	(18.879,26)	Όφρος εισοδήματος	3.676,90	(4.613,13)	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Α)	(27.505,70)	(23.292,39)	Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)	(4.448,19)	3.254,83	Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β)	(31.953,89)	(14.337,44)	Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασικά (σε €)	(0,3025)	(0,2061)	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συναφήτων	(17.687,51)	1.018,57																																							
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ																																																																																																				
Επιχρηματούμενα ενσώματα πύλα στοιχεία ανεγερτικά	90.944,67	118.150,05																																																																																																		
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	27.176,57	4.097,00																																																																																																		
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	45.018,00	30.441,51																																																																																																		
Απομείωματα	5.978,14	5.900,14																																																																																																		
Απαιτήσεις από πωλήσεις	52.425,11	67.402,04																																																																																																		
Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	180.940,03	212.002,56																																																																																																		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	418.489,41	447.398,80																																																																																																		
	01/01-31/12/2011	01-31/12/2010																																																																																																		
Κόστος εργασιών	609.217,77	591.004,33																																																																																																		
Μετα έσοδα / (ζημιές)	2.433,36	10.106,30																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	(30.682,06)	(12.490,03)																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων	(31.182,60)	(18.879,26)																																																																																																		
Όφρος εισοδήματος	3.676,90	(4.613,13)																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους (Α)	(27.505,70)	(23.292,39)																																																																																																		
Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)	(4.448,19)	3.254,83																																																																																																		
Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α) + (Β)	(31.953,89)	(14.337,44)																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασικά (σε €)	(0,3025)	(0,2061)																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συναφήτων	(17.687,51)	1.018,57																																																																																																		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΜΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΜΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Μετοχές Κεφάλαιο</td> <td>46.421,11</td> <td>46.421,11</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά στοιχεία ίδιων Κεφαλαίων</td> <td>(22.997,82)</td> <td>(54.521,71)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (Α)</td> <td>189.318,83</td> <td>209.942,81</td> </tr> <tr> <td>Προβίλες / Λοιπά μακροπρόθεσμα υποχρεώσεις</td> <td>111.420,89</td> <td>109.233,57</td> </tr> <tr> <td>Βραχυπρόθεσμες δασαίες υποχρεώσεις</td> <td>27.734,73</td> <td>27.309,06</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</td> <td>110.024,87</td> <td>136.002,56</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο υποχρεώσεων (Β)</td> <td>249.170,48</td> <td>248.425,89</td> </tr> <tr> <td>ΣΥΝΟΛΟ ΜΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Γ) = (Α) + (Β)</td> <td>418.489,41</td> <td>447.398,80</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2011	31/12/2010	Μετοχές Κεφάλαιο	46.421,11	46.421,11	Λοιπά στοιχεία ίδιων Κεφαλαίων	(22.997,82)	(54.521,71)	Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (Α)	189.318,83	209.942,81	Προβίλες / Λοιπά μακροπρόθεσμα υποχρεώσεις	111.420,89	109.233,57	Βραχυπρόθεσμες δασαίες υποχρεώσεις	27.734,73	27.309,06	Λοιπά βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	110.024,87	136.002,56	Σύνολο υποχρεώσεων (Β)	249.170,48	248.425,89	ΣΥΝΟΛΟ ΜΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Γ) = (Α) + (Β)	418.489,41	447.398,80	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων έναρξης περιόδου (31.01.2011 και 01.01.2010 αντίστοιχα)</td> <td>200.942,81</td> <td>224.564,46</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη/(ζημιές) χρήσης μετά από φόρους</td> <td>(27.176,70)</td> <td>(23.292,39)</td> </tr> <tr> <td>Διακομνηθέντα μερίσματα</td> <td>0,00</td> <td>(9.284,23)</td> </tr> <tr> <td>Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους</td> <td>(4.448,19)</td> <td>3.254,83</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων λήξης περιόδου (31.12.2011 και 31.12.2010 αντίστοιχα)</td> <td>189.318,83</td> <td>209.942,81</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2011	31/12/2010	Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων έναρξης περιόδου (31.01.2011 και 01.01.2010 αντίστοιχα)	200.942,81	224.564,46	Κέρδη/(ζημιές) χρήσης μετά από φόρους	(27.176,70)	(23.292,39)	Διακομνηθέντα μερίσματα	0,00	(9.284,23)	Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους	(4.448,19)	3.254,83	Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων λήξης περιόδου (31.12.2011 και 31.12.2010 αντίστοιχα)	189.318,83	209.942,81																																																						
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																		
Μετοχές Κεφάλαιο	46.421,11	46.421,11																																																																																																		
Λοιπά στοιχεία ίδιων Κεφαλαίων	(22.997,82)	(54.521,71)																																																																																																		
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (Α)	189.318,83	209.942,81																																																																																																		
Προβίλες / Λοιπά μακροπρόθεσμα υποχρεώσεις	111.420,89	109.233,57																																																																																																		
Βραχυπρόθεσμες δασαίες υποχρεώσεις	27.734,73	27.309,06																																																																																																		
Λοιπά βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	110.024,87	136.002,56																																																																																																		
Σύνολο υποχρεώσεων (Β)	249.170,48	248.425,89																																																																																																		
ΣΥΝΟΛΟ ΜΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Γ) = (Α) + (Β)	418.489,41	447.398,80																																																																																																		
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																		
Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων έναρξης περιόδου (31.01.2011 και 01.01.2010 αντίστοιχα)	200.942,81	224.564,46																																																																																																		
Κέρδη/(ζημιές) χρήσης μετά από φόρους	(27.176,70)	(23.292,39)																																																																																																		
Διακομνηθέντα μερίσματα	0,00	(9.284,23)																																																																																																		
Συνολικευμένα συνολικά έσοδα μετά από φόρους	(4.448,19)	3.254,83																																																																																																		
Σύνολο Ίδιων κεφαλαίων λήξης περιόδου (31.12.2011 και 31.12.2010 αντίστοιχα)	189.318,83	209.942,81																																																																																																		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ	ΠΡΟΣΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Απομειωμένα Δραστηριότητας</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) χρήσης προ φόρων</td> <td>(31.182,60)</td> <td>(18.879,26)</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων για:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Απομειώσεις</td> <td>12.994,50</td> <td>13.500,00</td> </tr> <tr> <td>Προβίλες</td> <td>7.473,89</td> <td>12.527,06</td> </tr> <tr> <td>Συνολικευμένες διαφορές</td> <td>1.103,26</td> <td>6.876,90</td> </tr> <tr> <td>Απομειωμένα έσοδα, έσοδα, κέρδη και (ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας</td> <td>(9.123,76)</td> <td>(16.128,74)</td> </tr> <tr> <td>Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα</td> <td>3.619,24</td> <td>3.081,64</td> </tr> <tr> <td>Πλέον / (μείον) προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίων κίνησης ή που αφορούν με τη λειτουργία δραστηριότητας</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μείωση / αύξηση αποθεμάτων</td> <td>11,01</td> <td>(254,14)</td> </tr> <tr> <td>Μείωση / αύξηση απαιτήσεων</td> <td>10.366,36</td> <td>(6.704,73)</td> </tr> <tr> <td>Μείωση / αύξηση απαιτήσεων παραγόντων</td> <td>5.774,50</td> <td>(5.640,87)</td> </tr> <tr> <td>Μείωση / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δασαίων)</td> <td>9.027,00</td> <td>(2.065,14)</td> </tr> <tr> <td>Αύξηση / μείωση υποχρεώσεων παραγόντων</td> <td>(5.850,00)</td> <td>9.642,14</td> </tr> <tr> <td>Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα καταβληθέντα</td> <td>(3.536,67)</td> <td>(2.715,10)</td> </tr> <tr> <td>Καταβληθέντα φόρα</td> <td>(4.964,16)</td> <td>(22.184,27)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</td> <td>(4.156,77)</td> <td>(29.735,16)</td> </tr> <tr> <td>Επενδυτικές Δραστηριότητες</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αγορά ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων</td> <td>(24.564,20)</td> <td>(11.463,22)</td> </tr> <tr> <td>Παροχές από πωλήσεις ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων</td> <td>12.177,63</td> <td>25.396,53</td> </tr> <tr> <td>Παροχές από πωλήσεις παγίων στοιχείων</td> <td>(15,40)</td> <td>7.394,30</td> </tr> <tr> <td>Παροχές από πωλήσεις επενδυτικών τίτλων (μεταβλητών)</td> <td>1.469,79</td> <td>1.469,79</td> </tr> <tr> <td>Τόκοι καταβληθέντες</td> <td>(4.596,13)</td> <td>(4.540,25)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)</td> <td>(8.338,06)</td> <td>27.349,15</td> </tr> <tr> <td>Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Επιδόσεις δασαίων</td> <td>(42,15)</td> <td>(59,49)</td> </tr> <tr> <td>Μερίσματα πληρωθέντα</td> <td>0,00</td> <td>(9.284,23)</td> </tr> <tr> <td>Επιδόσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (πρελόνο)</td> <td>(8.236,30)</td> <td>(12.231,10)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)</td> <td>(8.278,45)</td> <td>(21.665,31)</td> </tr> <tr> <td>Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ)</td> <td>(17.473,24)</td> <td>(23.051,31)</td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου</td> <td>194.272,37</td> <td>208.234,56</td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου</td> <td>180.800,94</td> <td>184.272,37</td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2011	31/12/2010	Απομειωμένα Δραστηριότητας			Κέρδη / (ζημιές) χρήσης προ φόρων	(31.182,60)	(18.879,26)	Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων για:			Απομειώσεις	12.994,50	13.500,00	Προβίλες	7.473,89	12.527,06	Συνολικευμένες διαφορές	1.103,26	6.876,90	Απομειωμένα έσοδα, έσοδα, κέρδη και (ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας	(9.123,76)	(16.128,74)	Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα	3.619,24	3.081,64	Πλέον / (μείον) προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίων κίνησης ή που αφορούν με τη λειτουργία δραστηριότητας			Μείωση / αύξηση αποθεμάτων	11,01	(254,14)	Μείωση / αύξηση απαιτήσεων	10.366,36	(6.704,73)	Μείωση / αύξηση απαιτήσεων παραγόντων	5.774,50	(5.640,87)	Μείωση / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δασαίων)	9.027,00	(2.065,14)	Αύξηση / μείωση υποχρεώσεων παραγόντων	(5.850,00)	9.642,14	Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα καταβληθέντα	(3.536,67)	(2.715,10)	Καταβληθέντα φόρα	(4.964,16)	(22.184,27)	Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	(4.156,77)	(29.735,16)	Επενδυτικές Δραστηριότητες			Αγορά ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων	(24.564,20)	(11.463,22)	Παροχές από πωλήσεις ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων	12.177,63	25.396,53	Παροχές από πωλήσεις παγίων στοιχείων	(15,40)	7.394,30	Παροχές από πωλήσεις επενδυτικών τίτλων (μεταβλητών)	1.469,79	1.469,79	Τόκοι καταβληθέντες	(4.596,13)	(4.540,25)	Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	(8.338,06)	27.349,15	Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες			Επιδόσεις δασαίων	(42,15)	(59,49)	Μερίσματα πληρωθέντα	0,00	(9.284,23)	Επιδόσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (πρελόνο)	(8.236,30)	(12.231,10)	Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	(8.278,45)	(21.665,31)	Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ)	(17.473,24)	(23.051,31)	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου	194.272,37	208.234,56	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου	180.800,94	184.272,37	<ol style="list-style-type: none"> Η εταιρεία δεν έχει αλλαγεί φορολογικά για τη χρήση από 2007 έως και 2010. Για τη ανέλεγκτος φορολογικά χρήσης έχει σχηματίσει συμφωνημένη πρόβλεψη ύψους 1.400 χιλ. ευρώ. Πλέον της πρόβλεψης (παρ. 1) η εταιρεία έχει σχηματίσει πρόβλεψη που ανέρχεται στο ποσό των 30.303,42 χιλ. ευρώ και αφορά τα δασαία συντήρησης που αναλογούν στη λειτουργία των αεροπλανών (Σημ. 5.599 των οικονομικών καταστάσεων). Δεν υπάρχουν επιβάρυνση από διαπραγματευτικές, τραπεζικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες ή διαπραγματευτικές που έχουν τη επίδραση να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρείας. Η εταιρεία δεν έχει σχηματίσει πρόβλεψη για τις πάσης φύσεως επιβάρυνση ή από διαπραγματευτικές. Ο αριθμός των απαριθμούμενων προσωπικών κατά την 31.12.2011 ήταν 1.615 άτομα ενώ την 31.12.2010 ήταν 1.949 άτομα. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τριμηνιαίας περιόδου μεταξύ της εταιρείας που να κείνται από την ίδια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωστοποίησε την 26/01/2011, ύστερα από αίτηση που δόθηκε τον 10/01/2011, την τελική απόφαση της σύμφωνα με την οποία δεν εκκρίνει την προεπιλεγμένη συνθήκη που αφορά στην συγκέντρωση της Olympic Air με την ΑΕΓΕΑΝ. Η συνολική έλεγχος προσαρμογών μεταξύ των βασικών μετρήσεων της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. και της MARFIN INVESTMENT GROUP την 22/02/2010, κρίθηκε άμεση από την όραση της παροχής της εγκρίσεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δεδομένης της συνολικής απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η συμφωνία της 22/02/2010 μεταξύ των δύο μερών δεν υφίσταται πλέον και δεν υπάρχει καμία υποχρέωση της ενός μέρους προς το άλλο σε σχέση με το προεπιλεγμένο. Οι συνολικές της χρήσης 2011 και τα υπόλοιπα απαιτήσεων / υποχρεώσεων της 31.12.2011 με τα συνδεδεμένα μέρη κατά την έναρξη του ΔΑΠ 24 αναλύονται στον παρακάτω πίνακα :
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																		
Απομειωμένα Δραστηριότητας																																																																																																				
Κέρδη / (ζημιές) χρήσης προ φόρων	(31.182,60)	(18.879,26)																																																																																																		
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων για:																																																																																																				
Απομειώσεις	12.994,50	13.500,00																																																																																																		
Προβίλες	7.473,89	12.527,06																																																																																																		
Συνολικευμένες διαφορές	1.103,26	6.876,90																																																																																																		
Απομειωμένα έσοδα, έσοδα, κέρδη και (ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας	(9.123,76)	(16.128,74)																																																																																																		
Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα	3.619,24	3.081,64																																																																																																		
Πλέον / (μείον) προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίων κίνησης ή που αφορούν με τη λειτουργία δραστηριότητας																																																																																																				
Μείωση / αύξηση αποθεμάτων	11,01	(254,14)																																																																																																		
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων	10.366,36	(6.704,73)																																																																																																		
Μείωση / αύξηση απαιτήσεων παραγόντων	5.774,50	(5.640,87)																																																																																																		
Μείωση / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δασαίων)	9.027,00	(2.065,14)																																																																																																		
Αύξηση / μείωση υποχρεώσεων παραγόντων	(5.850,00)	9.642,14																																																																																																		
Χρηματικά τόκοι και συναφή έσοδα καταβληθέντα	(3.536,67)	(2.715,10)																																																																																																		
Καταβληθέντα φόρα	(4.964,16)	(22.184,27)																																																																																																		
Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	(4.156,77)	(29.735,16)																																																																																																		
Επενδυτικές Δραστηριότητες																																																																																																				
Αγορά ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων	(24.564,20)	(11.463,22)																																																																																																		
Παροχές από πωλήσεις ενσώματων και άδρων παγίων στοιχείων	12.177,63	25.396,53																																																																																																		
Παροχές από πωλήσεις παγίων στοιχείων	(15,40)	7.394,30																																																																																																		
Παροχές από πωλήσεις επενδυτικών τίτλων (μεταβλητών)	1.469,79	1.469,79																																																																																																		
Τόκοι καταβληθέντες	(4.596,13)	(4.540,25)																																																																																																		
Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	(8.338,06)	27.349,15																																																																																																		
Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες																																																																																																				
Επιδόσεις δασαίων	(42,15)	(59,49)																																																																																																		
Μερίσματα πληρωθέντα	0,00	(9.284,23)																																																																																																		
Επιδόσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μεθόδους (πρελόνο)	(8.236,30)	(12.231,10)																																																																																																		
Σύνολο αλλαγών / (αλλαγών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	(8.278,45)	(21.665,31)																																																																																																		
Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ)	(17.473,24)	(23.051,31)																																																																																																		
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου	194.272,37	208.234,56																																																																																																		
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου	180.800,94	184.272,37																																																																																																		
(Ποσό σε χιλιάδες €)																																																																																																				
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>α) Έσοδα</td> <td>236,6</td> </tr> <tr> <td>β) Έξοδα</td> <td>1.996,88</td> </tr> <tr> <td>γ) Απαιτήσεις</td> <td>116,33</td> </tr> <tr> <td>δ) Υποχρεώσεις</td> <td>986,10</td> </tr> <tr> <td>ε) Συνολικός καθαρός διαθέσιμων στοιχείων και μελών Διοικήσεως</td> <td>2.861,14</td> </tr> <tr> <td>στ) Προβλεπόμενες προς διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>ζ) Απαιτήσεις στα τα διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>		α) Έσοδα	236,6	β) Έξοδα	1.996,88	γ) Απαιτήσεις	116,33	δ) Υποχρεώσεις	986,10	ε) Συνολικός καθαρός διαθέσιμων στοιχείων και μελών Διοικήσεως	2.861,14	στ) Προβλεπόμενες προς διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως	0,00	ζ) Απαιτήσεις στα τα διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως	0,00																																																																																					
α) Έσοδα	236,6																																																																																																			
β) Έξοδα	1.996,88																																																																																																			
γ) Απαιτήσεις	116,33																																																																																																			
δ) Υποχρεώσεις	986,10																																																																																																			
ε) Συνολικός καθαρός διαθέσιμων στοιχείων και μελών Διοικήσεως	2.861,14																																																																																																			
στ) Προβλεπόμενες προς διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως	0,00																																																																																																			
ζ) Απαιτήσεις στα τα διαθέσιμα στοιχεία και μέλη της Διοικήσεως	0,00																																																																																																			
<ol style="list-style-type: none"> Τα λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους αναλύονται ως εξής: 																																																																																																				
(Ποσό σε χιλιάδες €)																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>31/12/2011</th> <th>31/12/2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Αποτελέσματα συνολικών οικονομικών αποτελεσμάτων:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποτελέσματα από αποτελέσματα</td> <td>(4.266,54)</td> <td>(5.649,38)</td> </tr> <tr> <td>Αποτελέσματα από αποτελέσματα</td> <td>(1.266,19)</td> <td>(1.822,71)</td> </tr> <tr> <td>Όφρος εισοδήματος αναποτελεσματικών ταμειακών ροών</td> <td>1.112,05</td> <td>(2.328,49)</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους</td> <td>(4.448,19)</td> <td>8.854,83</td> </tr> </tbody> </table>			31/12/2011	31/12/2010	Αποτελέσματα συνολικών οικονομικών αποτελεσμάτων:			Αποτελέσματα από αποτελέσματα	(4.266,54)	(5.649,38)	Αποτελέσματα από αποτελέσματα	(1.266,19)	(1.822,71)	Όφρος εισοδήματος αναποτελεσματικών ταμειακών ροών	1.112,05	(2.328,49)	Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους	(4.448,19)	8.854,83																																																																																	
	31/12/2011	31/12/2010																																																																																																		
Αποτελέσματα συνολικών οικονομικών αποτελεσμάτων:																																																																																																				
Αποτελέσματα από αποτελέσματα	(4.266,54)	(5.649,38)																																																																																																		
Αποτελέσματα από αποτελέσματα	(1.266,19)	(1.822,71)																																																																																																		
Όφρος εισοδήματος αναποτελεσματικών ταμειακών ροών	1.112,05	(2.328,49)																																																																																																		
Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους	(4.448,19)	8.854,83																																																																																																		
Αθήνα, 27 Μαρτίου 2012																																																																																																				
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Τ.Δ.Σ. Ο ΔΕΛΦΙΝΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΕΛΦΙΝΟΝ Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΩΝ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ ΕΥΘΕΡΑΚΟΥ ΠΕΡΟΠΛΑΝΗΣ ΚΡ. ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΚΗΣ Κ. ΜΩΛΑΝΣ ΖΑΝΝΑΚΙΩΤΗ ΜΑΡΙΑ ΑΤ. ΚΩ. 03199 ΑΤ. ΑΦ. 90486 ΑΤ. Π. 69039 ΑΤ. Ι. 172994																																																																																																				

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, Η σύνταξη πληροφοριακού σημειώματος γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 4.1.3.12 του κανονισμού του Χ.Α. και της Απόφασης 25/17.07.2008,2013

Ανακοίνωση της Επιτροπής, Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, [1997] ΟJ C 372/5.

ΕΛΣΤΑΤ, Διεύθυνση Οικονομικών και Βραχυχρόνιων Δεικτών
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

ΙΟΒΕ (1997), Αερομεταφορές: Οι Αεροπορικές Εταιρείες, Κλαδική μελέτη, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα.

Μαντζάρης, Ι. (2008) “Management Επιχειρήσεων και Οργανισμών”, Εκδόσεις Γκιούρδας

Καζάζης Νίκος , Αποτελεσματικό marketing για κερδοφόρες πωλήσεις, Εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα 2006.

Καθηγητής Γρηγόριος Πραστάκος, Καθηγητής Νικόλαος Βονόρτας, George Washington University, Δρ. Κωνσταντίνος Κωστόπουλος, Δρ. Νικόλαος Στρόμπλος, Καθηγητής Amedeo Odoni, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ) Οικονομία, ΟΠΑ (2009), Ανάλυση & Μέτρηση των Οικονομικών Επιπτώσεων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος” στην Ελληνική Οικονομία «Η Συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην Ελληνική Οικονομία.

Παζάρσκη, Μ. (2008) “Διερεύνηση των Συγχωνεύσεων και Εξαγορών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα με την Εφαρμογή Στατιστικών Μεθόδων”, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη.Αθήνα.)

Προφυλλίδης, Η Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Σημερινή Κατάσταση, Ανάγκες και Προοπτικές, Επιστημονική Ημερίδα ΤΕΕ, Αθήνα, Νοέμβριος 1993.

Σαμπράκος Ε. (επιμέλεια έκδοσης), Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, 1999, ΟΟΣΑ

Σαμπράκος Ε., Σημειώσεις συνδυασμένων μεταφορών, 2005

Σίδερη, Ουρ. (2003) Οι επιδράσεις των συνδυασμένων μεταφορών σε βασικά κοινωνικοοικονομικά μεγέθη. Η περίπτωση του νησιωτικού χώρου του Αιγαίου, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 20-21/2003, σσ. 163-170

ΣΛΕΕ, Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Πρωτόκολλα - Παραρτήματα - Δηλώσεις οι οποίες προσαρτώνται στην Τελική Πράξη της Διακυβερνητικής Διάσκεψης η οποία υιοθέτησε τη Συνθήκη της Λισσαβώνας που υπογράφηκε στις 13 Δεκεμβρίου 2007 – Πίνακας αντιστοιχίας, [2012] OJ C 326/01, σελ. 47-200

Σπαθή, Σ., Καραγιάννης, Σ., Γεωργικόπουλος, Ν. (2010), Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Σειρά Εκθέσεις Αρ.62, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

Τσέκερης, Θ., Τσούμα, Α. (2010), Μεταφορές και Οικονομία, Συμβολή, Τάσεις και Προοπτικές στην Ελλάδα με Έμφαση στις Χερσαίες Μεταφορές, Σειρά Εκθέσεις Αρ.63, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

ΥΜΕ (2008) Μόνιμη και Βιώσιμη Λύση για την Ολυμπιακή, Υπουργείο Μεταφορών, Αθήνα (Διαθέσιμο εις: <http://www.yme.gr/getfile.php?id=1792>).

Χλωμούδης, Κ., Λεκάκου, Μ., Πάνου, Κ., Παπαδημητρίου, Ε., Συριόπουλος, Θ., Τζαννάτος, Ε. (2007), Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Σειρά Μελέτες Αρ. 3, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

ΙΟΒΕ (1997), Αερομεταφορές: Οι Αεροπορικές Εταιρείες, Κλαδική μελέτη, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα.

ΥΜΕ (2008) *Μόνιμη και Βιώσιμη Λύση για την Ολυμπιακή*, Υπουργείο Μεταφορών, Αθήνα (Διαθέσιμο εις: <http://www.yme.gr/getfile.php?id=1792>).

ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ Κ. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΗ, Κ. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ, Σ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, Α. ΚΩΤΣΗ, Β.

ΛΥΧΝΑΡΑΣ, Σ. ΣΠΑΘΗ, Θ. ΤΣΕΚΕΡΗΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕΡΟΣ Β΄: Ενέργεια, Εμπόριο, Κατασκευές, Μεταφορές,

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

ACI (2004), The Social and Economic Impact of Airports in Europe, Airport Council International - Europe, Brussels.

Airlines 101 - A Primer for Dummies” που εξέδωσε το περιοδικό The Airline Monitor τον Νοέμβριο του 1998

AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2008) “Airline Revenues & Pricing Power”

ATAG: The economic benefits of air transport, ed. 2005

Aaker, D. A. "Managing the Most Important Assets: Brand Equity" Planning Review (Special Issue), September/October 1992.

Aaker, David A. (1989). Managing Assets and Skills: The Key to a Sustainable Competitive Advantage. California Management Review. Winter: 91-106.

Andrei Shleifer and Robert W. Vishny. 2001, Stock Market Driven Acquisitions

Andrews, K. The Concept of Corporate Strategy. Homewood, IL: R.D. Irwin, 1971.

David J. Ravenscraft and F.M. Scherer, Mergers, Sell-Offs and Economic Efficiency, The Brookings Institution, Berkeley, CA (1987)

Drucker, P. (1954) The Practice of Management, Harper and Row, New York

E. M. Fox, The Battle for the Soul of Antitrust, (1987) 75 California Law Review 917.

European Commission (1996) “The Single Market Review series. Subseries II - Impact on Services: AIR TRANSPORT” Summary, May 1996 http://europa.eu.int/comm/internal_market/studies/stud1.htm

Fragoudaki, A. (2000), «Greek domestic air transport-industry and policy developments from post-World War II to post-liberalization»,

G. Monti, EC Competition Law (Cambridge University Press, 2007)

Graham, A. (2008), Managing Airports: An International Perspective, 3rd Edition, MA: Butterworth-Heinemann.

Grubestic, T.H., Matisziw, T.C. (2011), «A spatial analysis of air transport access and the essential air service program in the United States», Journal of Transport Geography. 19(1), 93-105.

IATA (2003) “Securing the future of international air transport” Geneva, March 2003

IATA (2006) “Industry outlook improving - but still a long way to go” by Brian Pearce Chief Economist, March 2006 forecast

John Joseph Coyle, Edward J. Bardi, Joseph L. Cavinato, 1986, Transportation, West Publishing Company

Johnson G., K. Scholes and R. Whittington, 2008, Exploring Corporate Strategy, 8th Edition Journal of Air Transport Management, 6 (4), 223–232.

Johnson and Scholes “Exploring Corporate Strategy Text and Cases”, 5th Edition. Gerry Johnson and Kevan Scholes. Prentice Hall 1999.

Jones, P. (2004) “In-depth study of the airline industry” International Business and Global Strategic Management, IB4111, Assessment One, Individual Written Paper

Jonsson, C. (1981), "Sphere of Flying: The politics of International Aviation ", International Organization, Vol. 35, No 2, p.273-302

Kotler PH ,Marketing Management, Αθήνα: Interbooks,2000

Liam Fahey, H. Kurt Christensen, Evaluating the Research on Strategy Content, Journal of Management, pp. 167-183, 1986

Masson, RT & PD Quall (eds) Essays on Industrial Organization in Honor of Joe S. Bain Cambridge: Ballinger Publishing Company

Michael C. Jensen, THE MODERN THEORY OF CORPORATE FINANCE, New York: McGraw-Hill Inc., pp. 2-20, 1984

Michael E. Porter, 1985, *Competitive Advantage* by Michael E. Porter, Academy of Management

Papatheodorou, A., Arvanitis, P. (2009), «Spatial evolution of airport traffic and air transport liberalisation: the case of Greece», *Journal of Transport Geography*, 17 (5), 402

Philip Kotler, *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation, and Control*, 1991, 7th edition

Professor John Whitelegg, 2000, *AVIATION: the social, economic and environmental impact of flying*, Ashden Trust, London,

Santana, I. (2009), «Do Public Service Obligations hamper the cost competitiveness of regional airlines?», *Journal of Air Transport Management*, 15 (6), 344-349.

Daniel A. Wren, Arthur G. Bedeian, John D. Breeze, The foundations of Henri Fayol's administrative theory, *Management Decision* 40/9 [2002] 906±918

Tomaso Duso, Klaus Gugler, Burçin Yurtoglu, 2008, *How Effective is European Merger Control?*,

Tomaso Duso, Klaus Gugler and B. Burcin Yurtoglu, 2010, *Is the Event Study Methodology Useful for Merger Analysis: A Comparison of Stock Market and Accounting Data*

Tsekeris, T. (2010) *Greek airports: Efficiency measurement and analysis of determinants*, KEPE Discussion Papers, 110, Athens: Centre of Planning and Economic Research.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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

https://el.wikipedia.org/wiki/Aegean_Airlines

<http://www.epant.gr/main.php?Lang=gr>

(Πηγή: <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>)

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

http://www.kepe.gr/pdf/Tsekeris/air_transport_gr.pdf

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

www.espa.gr