



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Διπλωματική εργασία

**Χρηματοοικονομική ανάλυση ακτοπλοϊκού κλάδου στην
Ελλάδα**

Επιμέλεια: Ματαλιωτάκη Κατερίνα Λουκία

Επιβλέπων: Ζοπουνίδης Κωνσταντίνος

Χανιά, 2022

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε από τη τριμελή εξεταστική επιτροπή:

Τον καθηγητή, κ. Ζοπουνίδη Κωνσταντίνο

Τον καθηγητή, κ. Δούμπο Μιχαήλ

Τον καθηγητή, κ. Ατσαλάκη Γεώργιο

Ευχαριστίες

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Ζοπουνίδη ο οποίος δέχθηκε να αναλάβει την επίβλεψη της διπλωματικής μου εργασίας καθώς επίσης και την κ. Λιαδάκη για την καθοδήγηση τους και την βοήθεια τους καθ' όλη την περίοδο εκπόνησης της εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου καθώς και τους φίλους μου οι οποίοι με στήριξαν στην διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών του ακτοπλοϊκού κλάδου κατά τα έτη 2016 έως 2020. Η μελέτη του κλάδου πραγματοποιείται με την ανάλυση ενός δείγματος που αποτελείται από πέντε εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον ελλαδικό χώρο και την Αδριατική θάλασσα. Η ανάλυση βασίζεται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των εταιριών αυτών και χρησιμοποιούνται συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες για να εξακριβωθεί η καλή οικονομική πορεία των εξεταζόμενων εταιριών αλλά και ολόκληρου του κλάδου. Τα συμπεράσματα που θα προκύψουν από την ανάλυση αφορούν την βιωσιμότητα της κάθε επιχείρησης και του κλάδου γενικότερα καθώς και την συμβολή του και στην ελληνική οικονομία.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	12
1.1 Ιστορική αναδρομή.....	12
1.2 Οικονομία και ναυτιλία.....	13
1.2.1 Διεθνής συγκρίσεις	13
1.2.2 Συνεισφορά επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία	14
1.2.3 Η οικονομία των νησιωτικών περιοχών της χώρας	17
1.3 Προβλήματα κλάδου.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	20
2.1 Ανάλυση PESTEL.....	20
2.2 Οι 5 δυνάμεις του Porter	24
2.3 Ανάλυση S.W.O.T.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ	32
3.1 Ορισμός χρηματοοικονομικής ανάλυσης.....	32
3.2 Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων	32
3.3 Αριθμοδείκτες	33
3.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αριθμοδεικτών	34
3.5 Κατηγορίες αριθμοδεικτών	35
3.5.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας	35
3.5.2 Αριθμοδείκτες φερεγγυότητας.....	37
3.5.3 Αριθμοδείκτες επίδοσης διαχείρισης	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	40
4.1 Anek Lines	40
4.2 Blue Star Ferries	42
4.3 Hellenic Seaways.....	44
4.4 Minoan Lines	45
4.5 Superfast Ferries	47
4.5.1 Superfast One Inc.....	49
4.5.2 Superfast Two Inc	49
4.5.3 Superfast Endeka Inc	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ...	50

5.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας	50
5.1.1 Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας.....	50
5.1.2 Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας	52
5.1.3 Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους	54
5.1.4 Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους.....	56
5.2 Αριθμοδείκτες φερεγγυότητας	58
5.2.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας	58
5.2.2 Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας.....	60
5.2.3 Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού	62
5.2.4 Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης	64
5.3 Αριθμοδείκτες επίδοσης διαχείρισης.....	66
5.3.1 Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων.....	66
5.3.2 Αριθμοδείκτης κυκλοφορικής ταχύτητας ενεργητικού	68
5.4 Συμπεράσματα.....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	74

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

<i>Γράφημα 1: Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες μέλη της ΕΕ-28, 2018</i>	<i>14</i>
<i>Γράφημα 2: Εκτίμηση της αξίας εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας για το εξωτερικό</i>	<i>17</i>
<i>Γράφημα 3: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία ανά οικονομική δραστηριότητα στις νησιωτικές περιοχές, 2017</i>	<i>18</i>
<i>Γράφημα 4: Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας, 2016-2020.....</i>	<i>51</i>
<i>Γράφημα 5: Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας, 2016-2020</i>	<i>53</i>
<i>Γράφημα 6: Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020</i>	<i>55</i>
<i>Γράφημα 7: Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020</i>	<i>57</i>
<i>Γράφημα 8: Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας, 2016-2020</i>	<i>59</i>
<i>Γράφημα 9: Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας, 2016-2020.....</i>	<i>61</i>
<i>Γράφημα 10: Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού, 2016-2020</i>	<i>63</i>
<i>Γράφημα 11: Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης, 2016-2020.....</i>	<i>65</i>
<i>Γράφημα 12: Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων, 2016-2020.....</i>	<i>67</i>
<i>Γράφημα 13: Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, 2016-2020.....</i>	<i>69</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας 1: Συμβολή ακτοπλοϊκού κλάδου στην ελληνική οικονομία, 2019</i>	<i>15</i>
<i>Πίνακας 2: Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία των νησιών, 2019.....</i>	<i>15</i>
<i>Πίνακας 3: Ανάλυση PESTEL για τον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας.....</i>	<i>22</i>
<i>Πίνακας 4: Ο στόλος της Anek Lines.....</i>	<i>41</i>
<i>Πίνακας 5: Ο στόλος της Blue Star Ferries</i>	<i>42</i>
<i>Πίνακας 6: Ο στόλος της Hellenic Seaways.....</i>	<i>44</i>
<i>Πίνακας 7: Ο στόλος της Minoan Lines.....</i>	<i>45</i>
<i>Πίνακας 8: Ο στόλος της Superfast Ferries</i>	<i>48</i>
<i>Πίνακας 9: Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας, 2016-2020.....</i>	<i>50</i>
<i>Πίνακας 10: Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας, 2016-2020.....</i>	<i>52</i>
<i>Πίνακας 11: Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020</i>	<i>54</i>
<i>Πίνακας 12: Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020</i>	<i>56</i>
<i>Πίνακας 13: Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας, 2016-2020</i>	<i>58</i>
<i>Πίνακας 14: Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας, 2016-2020.....</i>	<i>60</i>
<i>Πίνακας 15: Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού, 2016-2020</i>	<i>62</i>
<i>Πίνακας 16: Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης, 2016-2020.....</i>	<i>64</i>
<i>Πίνακας 17: Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων, 2016-2020.....</i>	<i>66</i>
<i>Πίνακας 18: Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, 2016-2020.....</i>	<i>68</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<i>Σχήμα 1: Σχηματική απεικόνιση του περιβάλλοντος της επιχείρησης</i>	<i>20</i>
<i>Σχήμα 2: Το μοντέλο των 5 δυνάμεων του Porter</i>	<i>25</i>
<i>Σχήμα 3 :Σχηματική απεικόνιση S.W.O.T. Analysis</i>	<i>29</i>
<i>Σχήμα 4: Μεθοδολογία χρηματοοικονομικής ανάλυσης.....</i>	<i>34</i>

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία ανέκαθεν αποτελούσε ένα από τους πιο ισχυρούς κλάδους των εθνικών οικονομιών και ειδικότερα της ελληνικής οικονομίας. Η σημαντικότητα του κλάδου αυτού για την οικονομία της Ελλάδας αποδεικνύεται από την συνεχόμενη προσφορά του σε άλλους τομείς της οικονομίας, ακόμα και σε χρονικά διαστήματα που η οικονομία βρισκόταν σε ύφεση. Κύρια αιτία της ανάπτυξη της ακτοπλοΐας είναι η γεωγραφική δομή της χώρας με τον μεγάλο αριθμό νησιών τα οποία η ακτοπλοΐα εξυπηρετεί μέσω θαλάσσιων μεταφορών. Σε αυτή την διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε ανάλυση πέντε εταιριών που δραστηριοποιούνται στην επιβατηγό ναυτιλία στην Ελλάδα. Οι εταιρίες αυτές εξυπηρετούν την μεταφορά επιβατών και οχημάτων ή φορτηγών και αποτελούν τις πιο αναγνωρισμένες εταιρίες στον ελλαδικό χώρο. Η επιλογή των προς ανάλυση εταιριών βασίστηκε στο κύκλο εργασιών (πωλήσεις) και τους προορισμούς που πραγματοποιούν την πενταετία 2016 έως 2020.

Στο πρώτο κεφάλαιο με τίτλο «Ακτοπλοϊκός κλάδος στην Ελλάδα» γίνεται λόγος για την σημαντικότητα του κλάδου και την συμβολή του στην ελληνική οικονομίας. Παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την ιστορική εξέλιξη του κλάδου, καθώς και τα θετικά αποτελέσματα του στην ίδια την οικονομία και σε επιμέρους τομείς της, σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο «Ανάλυση περιβάλλοντος που δραστηριοποιούνται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες», παρουσιάζετε και αναλύεται το περιβάλλον των εταιριών που δραστηριοποιούνται στο ακτοπλοϊκό κλάδο. Αρχικά, γίνεται ανάλυση PESTEL του εξωτερικού περιβάλλοντος του ακτοπλοϊκού κλάδου και παρουσιάζονται αναλυτικά οι παράγοντες και οι επιδράσεις τους σε αυτόν. Έπειτα, με την χρήση του μοντέλου των πέντε δυνάμεων του Porter, αναλύεται η ανταγωνιστικότητα του ακτοπλοϊκού κλάδου και προσδιορίζονται στα σημεία που ο κλάδος υπερτερεί και μειονεκτεί. Τέλος, γίνεται ανάλυση S.W.O.T. σύμφωνα με την οποία προσδιορίζονται οι ευκαιρίες, οι απειλές, τα ισχυρά και τα αδύνατα σημεία του κλάδου με σκοπό την σωστότερη χάραξη στρατηγικής από τα στελέχη των επιχειρήσεων.

Το τρίτο κεφάλαιο «Θεωρητικό υπόβαθρο χρηματοοικονομικής ανάλυσης» αναφέρεται στις βασικές αρχές ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων και στους αριθμοδείκτες. Συγκεκριμένα, γίνεται παρουσίαση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων από την χρήση των αριθμοδεικτών ως εργαλείο για την ανάλυση των

οικονομικών καταστάσεων και παρουσιάζονται οι κατηγορίες αριθμοδεικτών που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση.

Στο τέταρτο κεφάλαιο «Παρουσίαση των εταιριών του ακτοπλοϊκού κλάδου», παρουσιάζονται οι εταιρίες που επιλέχθηκαν να εξεταστούν, οι οποίες είναι οι Anek Lines, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways, Minoan Lines και Superfast Ferries. Για αυτές τις εταιρίες παρουσιάζονται βασικές πληροφορίες όπως οι προορισμοί που εξυπηρετούν, σημαντικά γεγονότα για εκείνες και ο στόλος τους.

Στο πέμπτο κεφάλαιο «Χρηματοοικονομική ανάλυση με χρήση αριθμοδεικτών» πραγματοποιείται η ανάλυση των επιλεγμένων εταιριών με την χρήση δέκα βασικών αριθμοδεικτών. Τα αποτελέσματα παρατίθενται μέσα από πίνακες και γραφήματα και εξάγονται βασικά συμπεράσματα για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας.

Τέλος, το κεφάλαιο έξι με τίτλο «Προτάσεις πολιτικής για το μέλλον της ακτοπλοΐας», γίνεται λόγος για τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η επιβατηγός ναυτιλία και προτείνονται προτάσεις πολιτικής που πρέπει να υιοθετηθούν για το καλύτερο μέλλον της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1.1 Ιστορική αναδρομή

Η επιβατηγός ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την εξέλιξη του ελληνικού κράτος από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως και σήμερα.

Η μορφολογία του ελληνικού κράτους καθώς και η ανάγκη για συγκοινωνία μεταξύ του ελλαδικού χώρου συντέλεσαν στην ανάπτυξη, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, του ακτοπλοϊκού κλάδου εξυπηρετώντας διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας. Κέντρο αυτής της ανάπτυξης αποτέλεσε η Ερμούπολη της Σύρου όπου εκεί συστάθηκε η πρώτη κρατική ατμόπλοια εταιρία, με όνομα «Ελληνική Ατμόπλοια Εταιρία», με στόλο πλοία μικρής χωρητικότητας που είχαν ναυπηγηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο με σκοπό την μετακίνηση των πολιτών, την ταχυδρόμηση αλληλογραφίας και την μεταφορά αγαθών.

Μετά την πτώχευση της Ελληνικής Ατμοπλοϊας Εταιρίας το 1862, ο κλάδος της ακτοπλοϊας δεν παράκμασε. Αντιθέτως, νέες εταιρίες συστάθηκαν αυτή τη φορά με έδρα τον Πειραιά και όλο και περισσότεροι επιχειρηματίες εισήλθαν στο χώρο της ακτοπλοϊας. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η ακτοπλοΐα επεκτάθηκε στην Μεσόγειο, την Μαύρη Θάλασσα και κάποιοι εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι το μεταναστευτικό ρεύμα της εποχής από Ελλάδα προς τις Ηνωμένες Πολιτείες ξεκίνησαν και τα πρώτα υπερατλαντικά ταξίδια. Η ανοδική πορεία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας που προήλθε από τα αυτά τα υπερατλαντικά ταξίδια περιορίστηκε περίπου το 1970 με την ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας, η οποία εξυπηρετούσε γρηγορότερα διαδρομές μεγάλων αποστάσεων.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα είχε ως αποτέλεσμα το άνοιγμα του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα της κρουαζιέρας. Πολλές εταιρίες δραστηριοποιήθηκαν στο τομέα της κρουαζιέρας στον οποίο η Ελλάδα έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του.

Τις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα έως σήμερα, με την είσοδο των εταιριών του ακτοπλοϊκού κλάδου στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ο ελληνικός στόλος εμπλουτίστηκε από νεότευκτα πλοία και σημείωσε αρκετά βήματα προόδου αποτελώντας το 7% του παγκόσμιου στόλου.

Στην ανάπτυξη αυτή συνέβαλε και η εισαγωγή νέων πιο τεχνολογικά εξελιγμένων επιβατηγών πλοίων. Συγκεκριμένα, μέχρι πριν το 1960 στο κλάδο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα κυριαρχούσαν τα πλοία μεταφοράς επιβατών (επιβατηγά). Μετέπειτα, τα πλοία αυτά αντικαταστάθηκαν με τα επιβατηγά οχηματαγωγά κάνοντας πιο εύκολη, εκτός από τη μεταφορά επιβατών, και την μεταφορά φορτίων ειδικότερα σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας όπως νησιά. Μετά από λίγα χρόνια και συγκεκριμένα το 1980 εμφανίστηκαν τα ταχύπλοα πλοία τα οποία μείωσαν αρκετά το χρόνο του ταξιδιού και είχαν δυνατότητα μεταφοράς περισσότερων επιβατών. Σήμερα τα περισσότερα πλοία στην Ελλάδα είναι επιβατικά οχηματαγωγά είτε συμβατικά, είτε catamaran, ταχύπλοα ή υδροπτέρυγα.

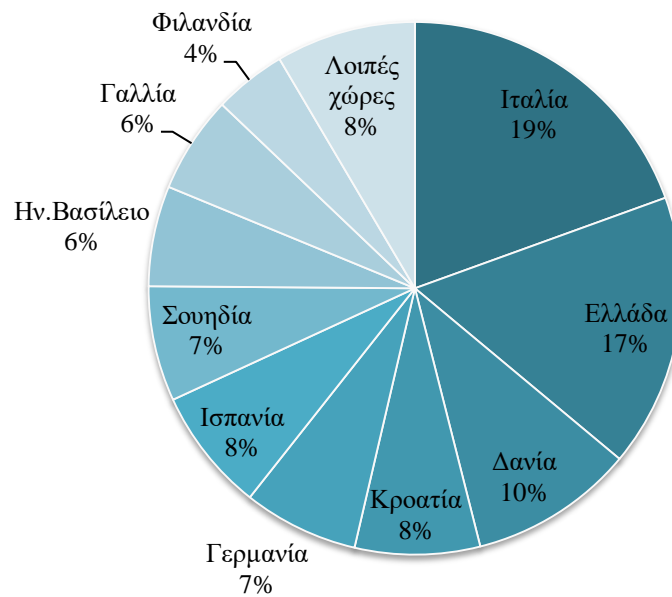
1.2 Οικονομία και ναυτιλία

1.2.1 Διεθνής συγκρίσεις

Η ναυτιλιακή βιομηχανία παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία κάθε χώρας, αφού συμβάλει στο διακίνηση του διεθνούς εμπορίου και στην προσφορά αρκετών θέσεων εργασίας. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα κατέχει υψηλή θέση στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή ναυτιλία, με κυρίαρχο κλάδο, παρά την εποχιακή του ζήτηση, αυτόν της ακτοπλοΐας.

Σε σύγκριση με τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28, η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία, αποτελούν τις χώρες με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω θαλάσσης, με την Ελλάδα να αριθμεί 145 λιμάνια και τον ελληνικός στόλο να εξυπηρετεί περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές σε σχέση με την Ιταλία. Συγκεκριμένα, η επιβατική κίνηση της γειτονικής χώρας επικεντρώνεται κυρίως μεταξύ λιμανιών που απέχουν μικρή απόσταση και εξυπηρετούν ελάχιστες διαδρομές, σε αντίθεση με το λιμάνι του Πειραιά, που η προνομιακή γεωγραφική θέση του δίνει την δυνατότητα να εξυπηρετεί περίπου 100 προορισμούς και θεωρείται το μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση στην Ε.Ε.-28.

Γράφημα 1: Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες μέλη της ΕΕ-28, 2018



Πηγή: Eurostat

1.2.2 Συνεισφορά επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία

Ο ακτοπλοϊκός κλάδος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την εγχώρια οικονομική δραστηριότητα. Περίπου 30 εταιρίες προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο κλάδο της ακτοπλοΐας, εκτελώντας τόσο εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές προσφέροντας τη δυνατότητα σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με 115 νησιά, όσο και τις εξωτερικές, εξυπηρετώντας γραμμές της Αδριατικής θάλασσας, με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Τα οικονομικά οφέλη του κλάδου εντοπίζονται άμεσα στο μεταφορικό έργο που εκτελούν, σε πολλούς τομείς όπως ο τουρισμός, η παραγωγή, ο αγροτικός τομέας, η μεταποίηση και το εξωτερικό εμπόριο, αλλά και έμμεσα στη επίδραση των διασυνδέσεων των κλάδων της οικονομίας, συνεισφέροντας καθοριστικά στην εθνική και τοπική οικονομία. Στο παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα άμεσα οφέλη της ελληνικής ακτοπλοΐας στην οικονομία, σε όρους ΑΕΠ¹, σε όρους απασχόλησης και σε φορολογικά έσοδα που αντλήθηκαν από το κράτος.

¹ Είναι συντομογραφία του Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν δηλώνει τη συνολική παραγωγική δύναμη μιας χώρας και το άθροισμα της αξίας των προϊόντων ή υπηρεσιών που η χώρα παρήγαγε σε ένα έτος.

Πίνακας 1: Συμβολή ακτοπλοϊκού κλάδου στην ελληνική οικονομία, 2019

	Μεταφορικό έργο	Ευρύτερες επιδράσεις από τουρισμό και παραγωγή στα νησιά	Ευρύτερες επιδράσεις από το εξαγωγικό εμπόριο	Σύνολο
ΑΕΠ (δισ. €)	2	10,1	1,5	13,6
Απασχόληση (χιλ.)	33,5	256,8	41,3	331,6
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	728	1.887	343	2.957

Πηγή: IOBE

Συγκεκριμένα, η συνολική συνεισφορά (της δραστηριότητας του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας και των επιδράσεων σε άλλους κλάδους της οικονομίας), σε όρους ΑΕΠ, ανέρχεται σε €13,6 δισεκατομμύρια ή 7,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά ανέρχεται σε 332 χιλιάδες θέσεις εργασίας ή στο 8,5% της συνολικής απασχόλησης της χώρας. Επιπλέον, η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε €3 δισεκατομμύρια και οι μισθοί των εργαζομένων του κλάδου υπολογίζεται σε €1,8 δισεκατομμύρια. Τα μεγαλύτερα ποσοστά συνεισφοράς στο ΑΕΠ, εντοπίζονται στις περιοχές της Κρήτης, των Κυκλάδων και της Ζακύνθου, με την Κρήτη να οφείλει το 37% του ΑΕΠ της περιοχής και το 41% (103 χιλιάδες θέσεις εργασίας) της απασχόλησης του νησιού στην ακτοπλοΐα, τις Κυκλάδες με περισσότερο από τα ¾ του ΑΕΠ της περιοχής και το 52% της απασχόλησης της, και την Ζάκυνθο με 70% του ΑΕΠ της περιοχής και 73% της απασχόλησης να προέρχονται από την επιβατική κίνηση.

Πίνακας 2: Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία των νησιών, 2019

	Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ(εκατ. €)	Επίδραση στο ακαθάριστο προϊόν της περιοχής	Συνολική επίδραση στην απασχόληση (χιλ.)	Επίδραση στην απασχόληση της περιοχής
Κρήτη	3.516	37%	103	41%
Νότιο Αιγαίο	3.099	48%	63,7	48%
Βόρειο Αιγαίο	912	35%	24,4	33%
Ζάκυνθος	531	70%	15,5	73%
Κεφαλονιά	176	29%	4,3	41%
Λοιπά νησιά	273		6	
Σύνολο	8,507	41%	216,9	44%

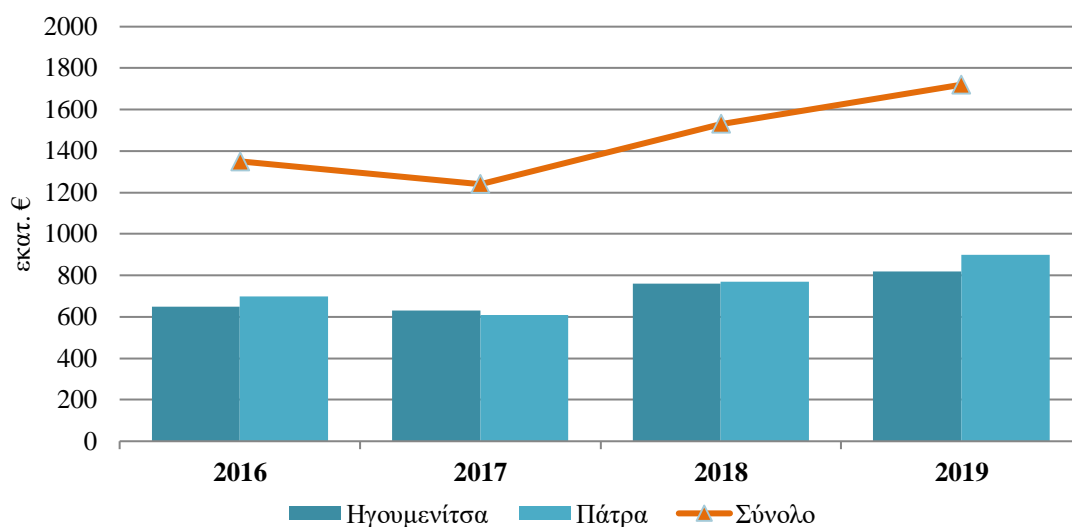
Πηγή: IOBE

Η μεταφορική δραστηριότητα της επιβατηγού ναυτιλίας που απαρτίζεται από της γραμμές εσωτερικού και της Αδριατικής θάλασσας, προσφέρει 2 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας από ναύλους επιβατών και οχημάτων. Σε όρους απασχόλησης αντιστοιχεί σε 33,5 χιλιάδες θέσεις εργασίας και τα φορολογικά έσοδα που αντλεί το κράτος από την συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι 728 εκατομμύρια ευρώ.

Εκτός από το μεταφορικό έργο των ακτοπλοϊκών γραμμών, η επιβατηγός ναυτιλία επιδρά στην ανάπτυξη περεταίρω κλάδων της τοπικής οικονομίας, όπως ο τουρισμός, η γεωργία και η μεταποίηση. Συγκεκριμένα, ο τουρισμός έχει πρωταρχική σημασία για την οικονομία των νησιών λόγω της δημιουργίας πολλών δαπανών από επισκέπτες κατά την διάρκεια διαμονής στα νησιά, την ζήτηση των οποίων καλύπτει, μέσω μεταφοράς προϊόντων από την ηπειρωτική Ελλάδα, η ακτοπλοΐα. Επιπλέον, η ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα και της μεταποιητικής δραστηριότητας υποστηρίζεται κυρίως από την θαλάσσια μεταφορά προϊόντων. Οι παραπάνω επιδράσεις στην νησιωτικές οικονομίες συμβάλουν με 10,1 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ, προσφέροντας 257 χιλιάδες θέσεις εργασίας και με φορολογικά έσοδα που εκτιμώνται σε 1.887 εκατομμύρια ευρώ.

Η επιβατηγός ναυτιλία συμβάλει και στην ανάπτυξη του εξαγωγικού εμπορίου, εξαιτίας των γραμμών που συνδέουν την ηπειρωτική Ελλάδα με περιοχές της Αδριατικής θάλασσας. Μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, τα οποία αποτελούν το δεύτερο και το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας σε όγκους εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού αντίστοιχα, πραγματοποιείται η μεταφορά προϊόντων στο εξωτερικό. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η γραμμή Πάτρα-Αγκόνα όπου και παρατηρείται η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών και οχημάτων προς το εξωτερικό. Συνολικά, η αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στο εξωτερικό υπολογίζεται σε 1,7 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019. Η συνεισφορά του εξαγωγικού εμπορίου στο ΑΕΠ της χώρας για το έτος 2019 ανέρχεται σε 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ, καλύπτοντας 41 χιλιάδες θέσεις εργασίας και προσφέροντας 342,7 εκατομμύρια ευρώ στα δημόσια έσοδα.

Γράφημα 2: Εκτίμηση της αξίας εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας για το εξωτερικό

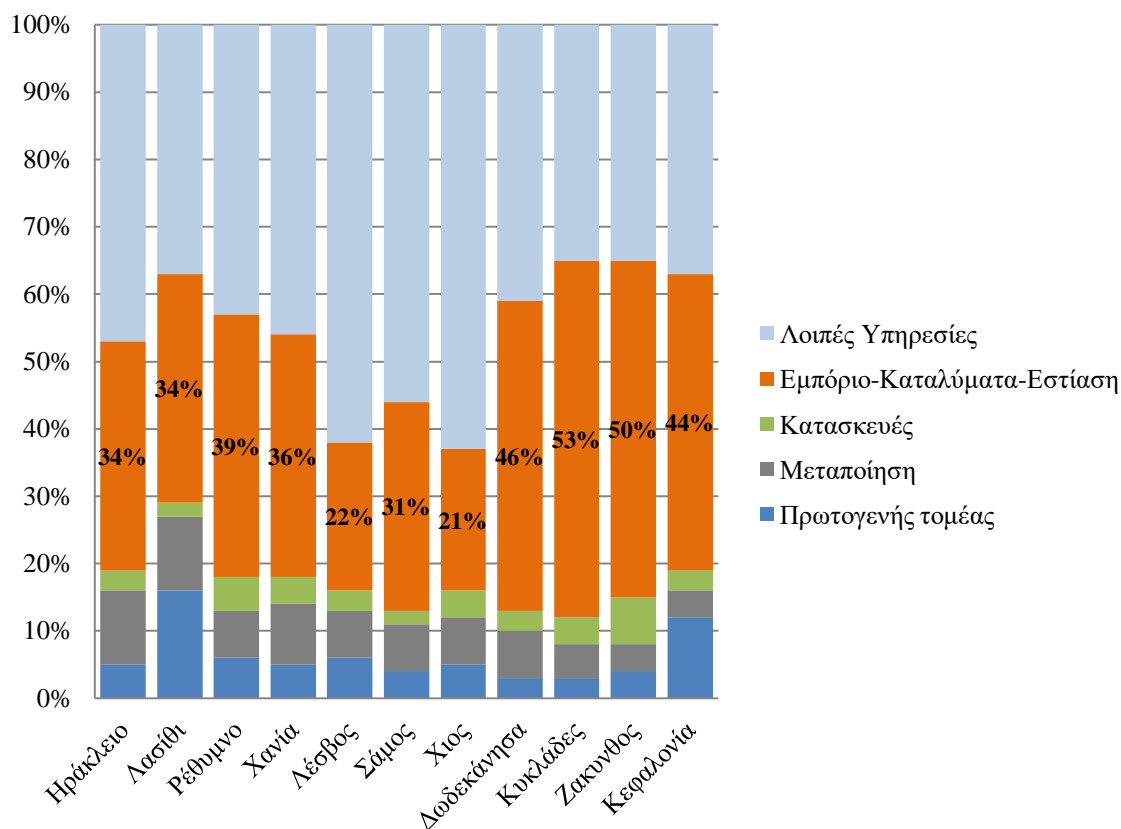


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγών

1.2.3 Η οικονομία των νησιωτικών περιοχών της χώρας

Οι οικονομίες των νησιωτικών περιφερειών της χώρας, Ιόνια νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη, υποστηρίζονται σημαντικά από τον κλάδο της ακτοπλοΐας. Στις παραπάνω νησιωτικές περιφέρειες όπου κατοικεί το 12% του πληθυσμού, δημιουργείται το 11,7% του ΑΕΠ και το 13,8% των θέσεων εργασίας της χώρας για το έτος 2019, ποσοστά που φανερώνουν την σημασία της ακτοπλοΐας για την οικονομία των νησιών και ολόκληρης της χώρας. Ιδιαίτερη σημασία για τις οικονομίες των νησιών παίζει ο τομέας εμπόριο-καταλύματα-τουρισμός, η ανάπτυξη του οποίου στηρίζεται στο κλάδο της ακτοπλοΐας, συνεισφέροντας στο ΑΕΠ της κάθε περιοχής και προσφέροντας αρκετές θέσεις εργασίας σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας. Η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ του τομέα εμπόριο-καταλύματα-τουρισμός εντοπίζεται στην περιφέρεια Νότιου Αιγαίου, την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά.

Γράφημα 3: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία ανά οικονομική δραστηριότητα στις νησιωτικές περιοχές, 2017



Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

1.3 Προβλήματα κλάδου

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ακτοπλοΐας είναι το κόστος του καυσίμου. Η μέση τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων παρουσίασε ανοδική πορεία κατά τα έτη 2017 έως 2019. Συγκεκριμένα οι αυξήσεις της τιμής των καυσίμων υπολογίστηκαν σε 20% - 23% το 2018 σε σχέση με το 2017 και σε 18% - 25% το 2019 σε σχέση με το προηγούμενο έτος δημιουργώντας περισσότερα λειτουργικά έξοδα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το 2020 η τιμή των καυσίμων αυξήθηκε ακόμα περισσότερο λόγω της υποχρεωτικής κατανάλωσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο. Σύμφωνα με την συγκεκριμένη διεθνή ευρωπαϊκή νομοθεσία, το μέχρι πρωτίνος χρησιμοποιούμενο καύσιμο των πλοίων, το μαζούτ (HFO), το οποίο είναι υψηλής περιεκτικότητας σε θείο (3,5% θείο), χρήζει αντικατάστασης με καύσιμο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο (VLSFO), μειώνοντας έτσι την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η αλλαγή αυτή επιφέρει πρόσθετα έξοδα στην επιβατηγό ναυτιλία εξαιτίας του αυξημένου

κόστους του νέου καυσίμου και των μετατροπών στην τεχνολογία των πλοίων και στις υποδομές για την τροφοδότηση των πλοίων. Αυτά τα έξοδα λειτουργίας των επιβατηγών πλοίων αφορούν περίπου το 40% του καθαρού ναύλου των επιβατών και των οχημάτων. Το 2022, με γενικότερη ενεργειακή κρίση και την συνεχή αύξηση των τιμών κάθε τύπου καυσίμου, τα λειτουργικά έξοδα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων έφτασαν το 70% οδηγώντας σε ανατιμήσεις των τιμών των εισιτηρίων τρεις φορές μέσα στο ίδιο έτος.

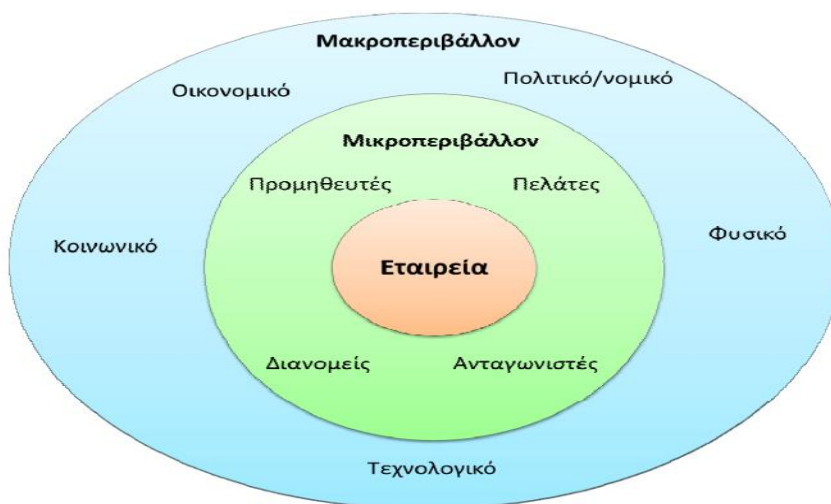
Στις περισσότερες χώρες-μέλη της Ε.Ε. με υψηλή ακτοπλοϊκή κίνηση ο φορολογικός συντελεστής κυμαίνεται από 6% έως 10% (Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία). Στην Ελλάδα ο φορολογικός συντελεστής στις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχεται στο 24%, αποτελώντας το δεύτερο μεγαλύτερο της Ευρώπης, γεγονός που πλήττει την ανταγωνιστικότητα ειδικότερα στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας όπου ελληνικές εταιρίες ανταγωνίζονται ιταλικές. Στο πλαίσιο στήριξης της επιβατηγού ναυτιλίας, ο συντελεστής ΦΠΑ μειώθηκε στο 13% από 1 Ιουλίου 2020 έως 31 Οκτωβρίου 2020 με σκοπό την αντιστάθμιση της τιμής του εισιτηρίου που δημιουργείται από την αύξηση της τιμής των καυσίμων και την στήριξη του τουρισμού λόγω πανδημίας. Η ισχύς του μέτρου επεκτάθηκε έως την 30 Μαρτίου 2021.

Επίσης, οι λιμενικές υποδομές αποτελούν χρόνιο πρόβλημα της ακτοπλοΐας, με μερικά από τα λιμάνια της χώρας να θεωρούνται επικίνδυνα λόγω της ανύπαρκτης συντήρησης, των κατασκευαστικών λαθών και της αδυναμίας εύρεσης επενδυτικών πόρων για την αναβάθμιση τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΥΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

2.1 Ανάλυση PESTEL

Το περιβάλλον της επιχείρησης αποτελεί όλους εκείνους τους παράγοντες που αλληλεπιδρούν με την επιχείρηση και επηρεάζουν την λειτουργία και τα αποτελέσματα της. Όλες οι αλλαγές στον περιβάλλον της επιχείρησης έχει άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο σε αυτή, δημιουργώντας την ανάγκη για αναγνώριση και προσαρμογή σε αυτές, ώστε η εταιρία να συνεχίσει να ανταπεξέρχεται στους στόχους της. Το σύγχρονο περιβάλλον της επιχείρησης θεωρείται ταχύτατα αναπτυσσόμενο και με συνεχείς αλλαγές, γεγονός που αναγκάζει την επιχείρηση να προσαρμόζεται συνεχώς σε νέες συνθήκες. Το περιβάλλον της επιχείρησης χωρίζεται σε δύο επιμέρους κατηγορίες, το μακροπεριβάλλον και το μικροπεριβάλλον. Το μακροπεριβάλλον (εξωτερικό περιβάλλον) αναφέρεται σε εξωτερικές δυνάμεις που επηρεάζουν την εταιρία έμμεσα και σε μακροπρόθεσμο χρόνο. Αποτελείται από το πολιτικό (political), οικονομικό (economical), κοινωνικό (social), τεχνολογικό (technological), περιβαλλοντικό (environmental) και νομικό (legal) περιβάλλον. Συχνά η ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης αναφέρεται ως ανάλυση PESTEL. Από την άλλη μεριά, το μικροπεριβάλλον αποτελείται από πρόσωπα του στενού κύκλου της εταιρίας, επηρεάζοντας άμεσα και βραχυπρόθεσμα την ίδια. Τα πρόσωπα αυτά είναι η ίδια η εταιρία, οι πελάτες, οι προμηθευτές, οι διανομείς και οι ανταγωνιστές (Παντουβάκης, 2020).



Σχήμα 1: Σχηματική απεικόνιση του περιβάλλοντος της επιχείρησης

Η ανάλυση **PESTEL** (**P**olitical, **E**conomical, **S**ocial, **T**echnological, **E**nvironmental, **L**egal) αφορά το μακροπεριβάλλον της επιχείρησης και χρησιμοποιείται από τους υπεύθυνους μάρκετινγκ για την χάραξη της σωστής στρατηγικής με βάση τις μελλοντικές αλλαγές σε κάθε τομέα που ενδέχεται να επηρεάσουν τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης (Παντουβάκης, 2020). Παρακάτω πραγματοποιείται η ανάλυση PESTEL αρχικά σε θεωρητικό επίπεδο και μετέπειτα για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας.

Πολιτικό περιβάλλον (Political)

Το πολιτικό περιβάλλον αναφέρεται κυρίως στην κυβερνητική πολιτική, δηλαδή την επιρροή που έχουν οι μεταρρυθμίσεις της κυβέρνησης στις επιχειρήσεις από την θέσπιση νομών-κανόνων σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο και στην διαμόρφωση καταναλωτικών τάσεων και τιμών.

Οικονομικό περιβάλλον (Economical)

Το οικονομικό περιβάλλον προσδιορίζεται από κάποιους μακροοικονομικούς δείκτες όπως το κατά κεφαλήν εισόδημα, το εθνικό ακαθάριστο προϊόν (ΑΕΠ), οι δείκτες ανάπτυξης και ύφεσης μιας χώρας, ο ρυθμός και το επίπεδο δανεισμού, και οι δημόσιες δαπάνες. Οι παραπάνω δείκτες επηρεάζουν τα εισοδήματα των πολιτών και κατά επέκταση την αγοραστική δύναμή των καταναλωτών επηρεάζοντας καθοριστικά την κερδοφορία των επιχειρήσεων.

Κοινωνικό περιβάλλον (Social)

Οι κοινωνικές δυνάμεις είναι ο τρόπος ζωής, ο τρόπος συμπεριφοράς, τα πιστεύω, τα ήθη, οι κοινωνικές αξίες και αντιλήψεις και το επίπεδο μόρφωσης της κάθε κοινωνίας. Σύμφωνα με αυτά, προσδιορίζονται οι τάσεις της κοινωνίας για τον τρόπο ζωής που ακολουθούν οι πολίτες και κατά επέκταση τα πρότυπα καταναλωτικής συμπεριφοράς.

Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological)

Η συνεχόμενη τεχνολογική εξέλιξη βοηθάει αποτελεσματικά την επιχείρηση όσο αφορά την παραγωγή και την διανομή των προϊόντων και υπηρεσιών. Η παρακολούθηση και η εφαρμογή της τεχνολογίας θεωρείται απαραίτητη για κάθε εταιρία που θέλει να εξελίσσεται.

Περιβαλλοντικό και νομικό περιβάλλον (Environmental, Legal)

Οι περιβαλλοντικοί παράγοντες επηρεάζουν κατά μεγάλο ποσοστό τα τελευταία χρόνια τις επιχειρήσεις καθώς η έλλειψη σε πρώτες ύλες και η αυξημένη περιβαλλοντική ρύπανση οδηγούν τους διεθνείς οργανισμούς σε θέσπιση νόμων-κανονισμών που αφορούν τις εταιρίες και το τρόπο που δραστηριοποιούνται με σκοπό την μείωση των επιπτώσεων των επιχειρήσεων στο περιβάλλον.

Πίνακας 3: Ανάλυση PESTEL για τον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας

Παράγοντες	Επίδραση στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας
Πολιτικό (P)	
<ul style="list-style-type: none"> • Συνεχείς αλλαγές στο πολιτικό περιβάλλον • Αλλαγές των νόμων που αφορούν την επιβατηγό ναυτιλία 	Οι συνεχείς αλλαγές στο πολιτικό περιβάλλον όπως συχνές αλλαγές κυβερνήσεων και η διαφορετική πολιτική που ακολουθεί η κάθε μία δεν ευνοεί την ανάπτυξη του κλάδου καθώς οι εταιρίες πρέπει να προσαρμόζονται συνεχώς σε νέους νόμους και κανονισμούς που διέπουν το κλάδο της ακτοπλοΐας επηρεάζοντας τον τρόπο που δραστηριοποιούνται.
Οικονομικό (E)	
<ul style="list-style-type: none"> • Οικονομική κρίση • Χαμηλά εισοδήματα πολιτών • Αύξηση ποσοστού ανεργίας • Αύξηση Φ.Π.Α .στους ναύλους των εισιτηρίων • Αύξηση του Φ.Π.Α. στα καύσιμα των πλοίων • Αύξηση Φ.Π.Α. στις επιχειρήσεις επιβατηγού ναυτιλίας 	Η οικονομική κρίση έχει ως συνέπεια την αύξηση του ποσοστού ανεργίας και την μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών με συνέπεια την ελάττωση της χρήσης των ακτοπλοϊκών γραμμών από τους πολίτες και την πτώση των πωλήσεων των επιχειρήσεων στον κλάδο αυτόν. Επιπλέον, η αύξηση της φορολογίας σε 24% σε ναύλους και στα καύσιμα των πλοίων οδηγεί σε αύξηση των τιμών των εισιτηρίων και των λειτουργικών εξόδων των πλοίων. Παράλληλα οι επιχειρήσεις του κλάδου επιβαρύνονται από την υψηλή φορολογία που επιβάλει το κράτος παρόλο που παρουσιάζουν άνθηση μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες.

Κοινωνικό (S)	
<ul style="list-style-type: none"> • Νέα καταναλωτικά πρότυπα και συνήθειες που προωθούν τον υγιεινό τρόπο ζωής • Οι εταιρίες επιβάλλονται να δραστηριοποιούνται με πιο φιλικό τρόπο προς το περιβάλλον 	<p>Τα νέα πρότυπα των καταναλωτών αυτής της εποχής προσανατολίζονται περισσότερο στην υιοθέτηση ενός υγιεινού τρόπου ζωής και συνηθειών. Παράλληλα, η έντονη ευαισθητοποίηση των πολιτών ως προς το περιβάλλον είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια και απασχολεί όλο και περισσότερο τους πολίτες. Οι εταιρίες προκειμένου να εναρμονιστούν με τα νέα πρότυπα των καταναλωτών πρέπει να προσαρμόζουν τις δραστηριότητες τους ώστε να είναι πιο φιλικές προς το περιβάλλον και να προβάλλουν στους πελάτες τους ένα οικολογικό προφίλ.</p>
Τεχνολογικό (T)	
<ul style="list-style-type: none"> • Πώληση και κράτηση εισιτηρίων μέσω ηλεκτρονικής ιστοσελίδας • Τεχνολογική αναβάθμιση των πλοίων για καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών 	<p>Οι ηλεκτρονικές πωλήσεις και κρατήσεις εισιτηρίων έχουν διευκολύνει κατά πολύ τους πελάτες των εταιριών μιας και πλέον έχουν την δυνατότητα να ενημερώνονται για την διαθέσιμες θέσεις και να πληρώνουν χωρίς να χρειάζεται να μεταβούν σε κάποιο πρακτορείο πώλησης εισιτηρίων. Επόμενη πρόκληση για τις εταιρίες επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί η δυνατότητα ηλεκτρονικής ακύρωσης των εισιτηρίων από τους πελάτες. Επίσης η ελεύθερη πρόσβαση στο διαδίκτυο μέσω Wi-Fi από οποιοδήποτε σημείο του πλοίου είναι απαραίτητη.</p>
Περιβαλλοντικό (E)-Νομικό (L)	

<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση εκπομπής θείου (CO₂) από την χρήση καυσίμων σύμφωνα με οδηγίες της I.M.O.² • Βαφή πλοίων με οικολογικές βαφές 	<p>Οι εταιρίες, σύμφωνα με διεθνείς οργανισμούς, είναι πλέον αναγκασμένες να αγοράζουν και να χρησιμοποιούν καύσιμα με λιγότερη ποσότητα θείου (0.5% CO₂) ή να χρησιμοποιούν συστήματα καθαρισμού παλαιού τύπου καυσίμων (scrubbers) με στόχο την μελλοντική μείωση της επιβάρυνσης του ανθρώπινου παράγοντα στο περιβάλλον. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε αγορά ακριβότερων «πράσινων» καυσίμων, σε αλλαγές στην τεχνολογία των πλοίων και σε αναβάθμιση του προσωπικού με συνέπεια την αύξηση των τιμών των εισιτηρίων.</p>
---	--

2.2 Οι 5 δυνάμεις του Porter

Το μοντέλο του Porter είναι εργαλείο ανάλυσης του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης με έμφαση στο ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα ο Porter ενδιαφερόταν για τους λόγους για τους οποίους κάποιοι κλάδοι φαίνονται να είναι από την φύση τους πιο κερδοφόροι σε σχέση με κάποιους άλλους κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ελκυστικότητα ενός κλάδου αποτελεί συνάρτηση πέντε παραγόντων (Παντουβάκης, 2020):

1. Της αγοράς η οποία περιγράφει τον υπάρχοντα ανταγωνισμό

Σε κάθε κλάδο υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων ο οποίος επιταχύνεται καθημερινά με τακτικές όπως προσφορά καλύτερου σε ποιότητα προϊόντος, οι χαμηλές τιμές και η δημιουργία πιστών πελατών.

2. Της διαπραγματευτικής δύναμης των πελατών

Οι πελάτες με σκοπό να καλύψουν όσο καλύτερα γίνεται τις ανάγκες τους, ασκούν μεγαλύτερη πίεση στις επιχειρήσεις ζητώντας την καλύτερη δυνατή ποιότητα με την χαμηλότερη δυνατή τιμή σε προϊόντα και υπηρεσίες.

3. Της διαπραγματευτικής δύναμης των προμηθευτών

²Είναι συντομογραφία του International Maritime Organization, στα ελληνικά σημαίνει Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Οι προμηθευτές ασκούν πιέσεις προς τις εταιρίες της αγοράς με την αύξηση των τιμών των πρώτων υλών ή και των προϊόντων που χρειάζονται οι επιχειρήσεις για την λειτουργία τους και ταυτόχρονα την μείωση της ποιότητας τους.

4. Των υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών

Οι καταναλωτές προχωρούν σε αγορά νέων υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών με παρόμοια χαρακτηριστικά με τα προηγούμενα που αγόραζαν, μη λαμβάνοντας υπόψη την επωνυμία και την φήμη των εταιριών και δίνοντας περισσότερη έμφαση στα χαρακτηριστικά και στην τιμή.

5. Των εμποδίων εισόδου για νέες εταιρίες στον κλάδο

Τα εμπόδια εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά προσδιορίζονται από τις οικονομίες κλίμακας, την εμπιστοσύνη των καταναλωτών σε ένα εμπορικό σήμα, τους περιορισμούς της νομοθεσίας και την εξελιγμένη τεχνολογία που χρησιμοποιούν οι ήδη υπάρχουσες στο χώρο εταιρίες.



Σχήμα 2: Το μοντέλο των 5 δυνάμεων του Porter

Παρακάτω γίνεται η ανάλυση της ανταγωνιστικότητας του ακτοπλοϊκού κλάδου με βάση το μοντέλο των 5 δυνάμεων του Porter:

Η αγορά η οποία περιγράφει τον υπάρχοντα ανταγωνισμό

Οι εταιρίες που ήδη δραστηριοποιούνται στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας διατηρούν τον μεταξύ τους ανταγωνισμό με μια σειρά από ενέργειες όπως η αύξηση της ποιότητας των υπηρεσιών, η μείωση των τιμών, η διατήρηση της ασφάλειας και το είδος των δρομολογίων.

- Συγκεκριμένα, κάθε εταιρία προσπαθεί να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες εταιρίες με τις υπηρεσίες που προσφέρει κατά την διάρκεια του ταξιδιού και την ποιότητα τους, όπως η πρόσβαση στο ιντερνέτ, οι πολυτελείς χώροι και το ποιοτικό φαγητό, προσπαθώντας να προσελκύσουν πελάτες με μια πιο ανταγωνιστική τιμή, η οποία τελικά διαφέρει ελάχιστα από εταιρία σε εταιρία.
- Η διάρκεια του ταξιδιού και τα συχνά δρομολόγια παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή της κατάλληλης εταιρίας από τους πελάτες, όμως αυτό επιτυγχάνεται με αυξημένη χρήση καυσίμων άρα και αυξημένη τιμή εισιτηρίου.

Άρα ο υφιστάμενος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών χαρακτηρίζεται ως μεσαίου μεγέθους.

Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών

Οι πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελούνται από τους πολίτες, τα ταξιδιωτικά γραφεία και τις διάφορες εταιρίες που σκοπό έχουν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους σε άλλες περιοχές.

- Την μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη πάνω στις ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν τα ταξιδιωτικά γραφεία και όσες εταιρίες ασχολούνται με την μεταφορά προϊόντων γιατί πραγματοποιούν συνεχώς μαζικές αγορές εισιτηρίων. Με αυτό τον τρόπο, οι ακτοπλοϊκές εταιρίες στηρίζουν την δημιουργία εσόδων κυρίως σε αυτού του είδους αγοραστές, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να ασκούν πιέσεις πάνω στις εταιρίες και να ζητούν ειδικές προσφορές για τις τιμές.
- Επίσης, την περίοδο της αύξησης του τουρισμού, η ζήτηση εισιτηρίων εμφανίζει ανοδική πορεία, μειώνοντας έτσι την ισχύς των καταναλωτών και άρα την δυνατότητα τους να ασκούν πιέσεις προς τις εταιρίες για καλύτερες τιμές και ποιότητα, ειδικότερα για τους προορισμούς που καλύπτονται μόνο ακτοπλοϊκώς.

Συνεπώς η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών θεωρείται ελάχιστη.

Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών

Ως προμηθευτές των εταιριών του κλάδου θεωρούνται όλοι εκείνοι που ασχολούνται με την συντήρηση, την σωστή λειτουργία των πλοίων από την μηχανολογικής άποψης και τον ανεφοδιασμό καυσίμων και τροφίμων.

- Ιδιαίτερα μεγάλη δύναμή ασκούν όλοι που ασχολούνται με τα μηχανολογικά μέρη των πλοίων καθώς από αυτούς εξαρτάται η ασφάλεια του κάθε πλοίου, πράγμα που αποτελεί πρωταρχική σημασία για κάθε εταιρία.
- Η αγορά καυσίμου και η τιμή του αποτελεί μεγάλο μοχλό πίεσης για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες καθώς οι ίδιες δεν έχουν την δυνατότητα να ζητήσουν χαμηλότερες τιμές από τους προμηθευτές γιατί οι τιμές των καυσίμων διαμορφώνονται από πολλούς παράγοντες και δεν εξαρτάται από αυτούς.

Άρα η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών θεωρείται αυξημένη.

Υποκατάστατα προϊόντα ή υπηρεσίες

Τα υποκατάστατα προϊόντα της ακτοπλοΐας είναι οι αερομεταφορές και οι μεταφορές με οχήματα, λεωφορεία ή τρένα.

- Συνήθως οι αγορές αεροπορικών εισιτηρίων συμφέρουν οικονομικά μόνο όταν πραγματοποιούνται πολύ πιο νωρίς από την προκαθορισμένη ημερομηνία που ο κάθε πελάτης θέλει να ταξιδέψει, γεγονός που προσδίδει περισσότερο ισχύ στις ακτοπλοϊκές εταιρίες οι οποίες προσφέρουν εκτός από αγορά εισιτηρίου σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή στην ίδια τιμή και δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Οι χερσαίες μετακινήσεις πολύ συχνά δεν είναι εφικτό να αντικαταστήσουν την χρήση ακτοπλοϊκών γραμμών ειδικά στην Ελλάδα η οποία διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό κατοικήσιμων νησιών. Από αυτά τα νησιά μόνο 27 διαθέτουν αερολιμένες με αποτέλεσμα η ακτοπλοΐα να είναι το μόνο μέσο συγκοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα.

Συμπερασματικά, η απειλή από υποκατάστατα προϊόντα είναι ελάχιστη.

Τα εμπόδια εισόδου για νέες ανταγωνιστές

- Για να μπορέσει μια νέα εταιρία να εισέλθει στην αγορά της ακτοπλοΐας, θα πρέπει να έχει στην διάθεση της να δαπανήσει για το ξεκίνημα της ένα αρκετά μεγάλο κεφάλαιο για την εξασφάλιση των πλοίων, των κτηρίων και του απαραίτητου εξοπλισμού.

- Οι οικονομίες κλίμακας ωφελούν περισσότερο τις ήδη υπάρχουσες εταιρίες γιατί τους προσφέρουν ένα πλεονέκτημα σε σχέση με τις νεοσύστατες εταιρίες όσο αναφορά το κόστος και την κερδοφορία.

Άρα τα εμπόδια εισόδου νέων εταιριών στο κλάδο είναι ελάχιστα.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας, σύμφωνα με το μοντέλο του Michael Porter, θεωρείται ελκυστικός. Το βασικότερο στοιχείο το οποίο ασκεί μεγάλη πίεση στην αγορά της ακτοπλοΐας είναι η τιμή των καυσίμων.

2.3 Ανάλυση S.W.O.T.

Η ανάλυση S.W.O.T. αποτελεί εργαλείο για την επιλογή της σωστής στρατηγικής από τα στελέχη της εκάστοτε επιχείρησης και την εφαρμογή της ώστε η επιχείρηση να αποκτήσει στρατηγικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων στο ίδιο κλάδο. Η ανάλυση στηρίζεται στα ισχυρά σημεία και τις αδυναμίες που προκύπτουν από το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης (πελάτες, προμηθευτές, διανομείς, ανταγωνιστές) αλλά και στις ευκαιρίες και απειλές που δημιουργούνται από τις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος (πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, τεχνολογικό, περιβαλλοντικό, νομικό) και επηρεάζουν την επιχείρηση (Παντουβάκης, Σιώμκος, Χρήστου, 2015).



Σχήμα 3 :Σχηματική απεικόνιση S.W.O.T. Analysis

Παρακάτω γίνεται η S.W.O.T. ανάλυση για τον ακτοπλοϊκό κλάδο στην Ελλάδα και αναλύονται τα ισχυρά σημεία και οι αδυναμίες των εταιριών του κλάδου καθώς και οι ευκαιρίες και απειλές του εξωτερικού περιβάλλοντος:

Ισχυρά σημεία (Strengths)

1. Η μετακίνηση των επιβατών σε νησιά της Ελλάδας γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω θαλάσσης. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές προσφέρουν την δυνατότητα μετάβασης των τουριστών και των πολιτών από την ηπειρωτική χώρα ή από γειτονικά νησιά της χώρας σε άλλα νησιά. Μερικά από αυτά δεν διαθέτουν αερολιμένες καθιστώντας την ακτοπλοΐα το μόνο μέσω μεταφοράς.
2. Ο ακτοπλοϊκός κλάδος διαθέτει ανεπτυγμένα δίκτυα διανομής. Τα δίκτυα διανομής αναφέρονται στα σημεία πώλησης των εισιτηρίων των ακτοπλοϊκών εταιριών, τα οποία εκτός από τα γραφεία των ίδιων των εταιριών, διατίθενται μέσω ιστοσελίδων και ταξιδιωτικών πρακτορείων.
3. Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι από τις πιο ανεπτυγμένες σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Είναι η δεύτερη κατά σειρά χώρα της Ευρώπης σε επιβατική κίνηση με το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών να εξυπηρετείται τους θερινούς μήνες.

4. Το «place» δηλαδή η καλή τοποθεσία δραστηριοποίησης του κλάδου. Η γεωγραφική τοποθεσία που δραστηριοποιούνται οι εταιρίες αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα καθώς εκτός από την επιβατική κίνηση, εξυπηρετεί τις εισαγωγές και εξαγωγές προϊόντων αφού λόγω του γεγονότος ότι συνορεύει με πολλές χώρες αποτελεί ενδιάμεσο σταθμό για τα εμπορεύματα μέχρι αυτά να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό.

Αδυναμίες (Weaknesses)

1. Το ελάχιστο κεφάλαιο κίνησης που έχουν διαθέσιμο οι εταιρίες προκύπτει εξαιτίας των μειωμένων κερδών της εταιρίας, της ελαχιστοποίησης δανεισμού από τα πιστωτικά ιδρύματα και της μείωση των ιδίων κεφαλαίων της.
2. Η μειωμένη ρευστότητα λόγω της χαμηλής ζήτησης από τους πελάτες και άρα και της μείωσης των πωλήσεων των εισιτηρίων σε συνδυασμό με τα αυξημένα έξοδα οδηγεί την εταιρία στη μη κάλυψη των υποχρεώσεων της.
3. Η αύξηση των τιμών των πρώτων υλών επιφέρει μια γενικότερη αύξηση στα προϊόντα, γεγονός που οδηγεί σε αύξηση του κόστους για την απόκτηση των αγαθών που χρειάζεται η κάθε επιχείρηση για την λειτουργία της, επιβαρύνοντας τον προϋπολογισμό των εταιριών.

Ευκαιρίες (Opportunities)

1. Η τουριστική δραστηριότητα ευνοεί την αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Η εκμετάλλευση της ανόδου του τουρισμού και ειδικά των αφίξεων τουριστών από το εξωτερικό από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες αποτελεί ευκαιρία για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας.
2. Η ανάπτυξη υποδομών από επενδύσεις προσφέρουν ένα πλεονέκτημα στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Πολλές νέες λιμενικές υποδομές και ανακατασκευές των ήδη υπάρχοντων λιμανιών πραγματοποιούνται από ξένους επενδυτές με αποτέλεσμα την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και την καλύτερη λειτουργία της ακτοπλοΐας.

Απειλές (Threats)

1. Η αυξημένη φορολογία που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα δυσχεραίνει την αποτελεσματική λειτουργία των

- επιχειρήσεων ειδικά τους μήνες που οι επιχειρήσεις παρουσιάζουν χαμηλή ρευστότητα λόγω της μειωμένης επιβατικής κίνησης.
2. Η οικονομική κρίση και η μειωμένη αγοραστική δύναμη των καταναλωτών πλήττει εδώ και πολλά χρόνια και τον κλάδο της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα, οι μειώσεις των μισθών των περισσότερων πολιτών αναγκάζει τους πολίτες να περιοριστούν στα απαραίτητα έξοδα που φυσικά δεν περιλαμβάνουν δαπάνες για διακοπές που περιλαμβάνουν χρήση ακτοπλοϊκών γραμμών.
 3. Η μειωμένη χρηματοδότηση από το κράτος σε περιόδους πτώσης της κίνησης και η προσθήκη περισσότερων άγονων γραμμών. Το κράτος, στο πλαίσιο στήριξης της ακτοπλοΐας, επιδοτεί τις εταιρίες που αντιμετωπίζουν έλλειψη ρευστότητας τους περισσότερους μήνες του χρόνου, ειδικότερα αυτές που εξυπηρετούν γραμμές με προορισμό μικρά νησιά οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται αρκετά. Ειδικότερα, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιδότησε 28 άγονες γραμμές με 90,7 εκατ. ευρώ το 2019 και το 2022 αναμένεται να επιδοτήσει άλλες 49 άγονες γραμμές με προϋπολογισμό 138 εκατ. ευρώ. Παρόλα αυτά, οι επιδοτήσεις είναι αρκετά χαμηλές σε σχέση με άλλους οργανισμούς συγκοινωνιών όπως ο ΟΑΣΑ, ο ΟΣΕ και ο ΟΑΣΘ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

3.1 Ορισμός χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Η χρηματοοικονομική ανάλυση αποτελεί κλάδο ερμηνείας της σωστής λειτουργίας της επιχείρησης. Μέσα από την ανάλυση χρηματοοικονομικών πληροφοριών εξάγονται συμπεράσματα που είναι ικανά να επηρεάζουν και άλλους τομείς της επιχείρησης όπως την λήψη αποφάσεων για την επίτευξη των στόχων και γενικότερα το μάνατζμεντ. Οι πληροφορίες αυτές αναφέρονται σε συγκέντρωση λογιστικών στοιχείων από καθημερινές συναλλαγές της επιχείρησης που υποβάλλονται σε επεξεργασία πριν ερμηνευθούν και αποσκοπούν στην διάγνωση ή τον έλεγχο των επιδόσεων της επιχείρησης. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν αφορούν την αποδοτικότητα, την ρευστότητα και την φερεγγυότητα της επιχείρησης τόσο για τους συμμετέχοντες όσο και για τους συνεργαζόμενους με αυτήν (Ματσατσίνης, Γρηγορούδης, Γαγάνης, Ζοπουνίδης, 2010).

3.2 Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις είναι πίνακες στους οποίους καταγράφεται η οικονομική δραστηριότητα της επιχείρησης με στοιχεία. Με βάση το Ελληνικό Λογιστικό Σχέδιο (ΕΓΛΣ) οι βασικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις είναι ο ισολογισμός, η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, η κατάσταση μεταβολών καθαρής θέσης, η κατάσταση χρηματοροών και το προσάρτημα. Σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι η αξιοποίηση των οικονομικών στοιχείων για την εξαγωγή πληροφοριών που αφορούν την βιωσιμότητα και την αποδοτικότητα της ίδιας της επιχείρησης, τόσο διαχρονικά όσο και σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις (Ζοπουνίδης, 2013).

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων μίας εταιρίας είναι οι ακόλουθοι:

- Οριζόντια ή Συγκριτική μέθοδος
- Κάθετη ή Διαστρωματική Μέθοδος ή Κοινού Μεγέθους Ανάλυση
- Αριθμοδείκτες
- Ανάλυση νεκρού σημείου των συναλλαγών

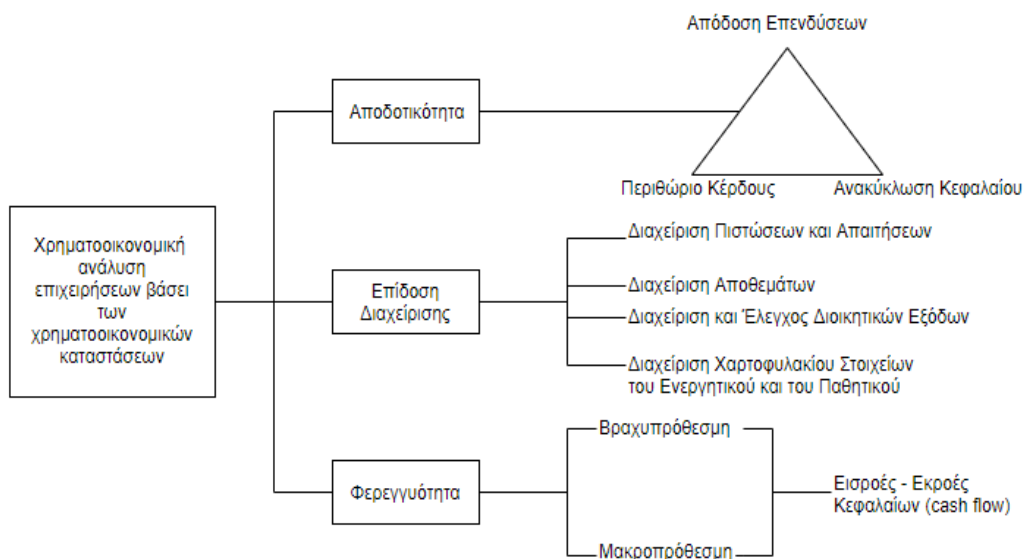
Επίσης, η χρηματοοικονομική ανάλυση μπορεί να διαχωριστεί σε δύο κατηγορίες (Ματσατσίνης, Γρηγορούδης, Γαγάνης, Ζοπουνίδης, 2010):

- Ανάλογα με θέση που κατέχει ο αναλυτής σε εσωτερική, αν πραγματοποιείται από αναλυτές που έχουν άμεση σχέση με τον οικονομικό οργανισμό και συνεπώς άμεση πρόσβαση στα λογιστικά στοιχεία του, και σε εξωτερική ανάλυση που πραγματοποιείται από αναλυτές που δεν έχουν άμεση σχέση με τον οικονομικό οργανισμό, επομένως έχουν περιορισμένη πληροφόρηση και μεγάλη πιθανότητα να οδηγηθούν ευκολότερα σε μη ακριβή συμπεράσματα.
- Ανάλογα με τα στάδια που διενεργείται, η ανάλυση διακρίνεται σε τυπική και ουσιαστική ανάλυση. Η τυπική ανάλυση αποτελεί το πρώτο στάδιο της ανάλυσης όπου γίνεται έλεγχος και διόρθωση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, και έπεται η ουσιαστική ανάλυση κατά την οποία ο αναλυτής, λαμβάνει γνώση των χαρακτηριστικών του κλάδου και προσδιορίζει τον τρόπο ανάλυσης.

3.3 Αριθμοδείκτες

Η μέθοδος ανάλυσης χρηματοοικονομικών καταστάσεων που θα χρησιμοποιηθεί στην παρούσα διπλωματική είναι οι αριθμοδείκτες. Οι αριθμοδείκτες αποτελούν κλάσματα των οποίων οι όροι αντιστοιχούν σε δεδομένα που προέρχονται κυρίως από τους ισολογισμούς και τους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεις των επιχειρήσεων. Για να έχει νόημα η εύρεση των αριθμοδεικτών, οι τιμές που προκύπτουν από αυτούς συγκρίνονται με τιμές που αποτελούν σημείο αναφοράς για τους συγκεκριμένους δείκτες, όπως οι τιμές δεικτών επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου ή τιμές του κυρίαρχου της αγοράς στο κλάδο αυτό. Συγκεκριμένα, οι αριθμοδείκτες παρέχουν πληροφορίες για την τάση ή την οικονομική πορεία ενός οργανισμού χωρίς όμως να μας πληροφορούν για το λόγο που έγινε ένα γεγονός ή να δίνουν λύσεις για την αντιμετώπιση ενός προβλήματος. Συνεπώς, οι αριθμοδείκτες αποτελούν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για την εύρεση της βιωσιμότητας της επιχείρησης και την μελλοντική οικονομική της πορεία (Ματσατσίνης, Γρηγορούδης, Γαγάνης, Ζοπουνίδης, 2010).

Στο παρακάτω σχήμα απεικονίζεται η μεθοδολογία χρηματοοικονομικής ανάλυσης όπως αναπτύχθηκε από τον Courtis, ο οποίος κατέγραψε 79 χρηματοοικονομικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί σε διάφορες μελέτες για την πρόβλεψη της μελλοντικής κατάστασης των επιχειρήσεων, και τους ομαδοποίησε σε τρεις βασικές κατηγορίες δεικτών, αποδοτικότητας, φερεγγυότητας και επίδοσης διαχείρισης ή δραστηριότητας (Ματσατσίνης, Γρηγορούδης, Γαγάνης, Ζοπουνίδης, 2010).



Σχήμα 4: Μεθοδολογία χρηματοοικονομικής ανάλυσης

3.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αριθμοδεικτών

Μερικά από τα βασικά πλεονεκτήματα από τη χρήση των αριθμοδεικτών είναι:

- Με τη χρήση των αριθμοδεικτών γίνετε πιο εύκολα κατανοητή από διάφορες ομάδες ατόμων η πορεία της επιχείρησης χωρίς αυτές να έχουν πρόσβαση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των επιχειρήσεων.
- Με την εύρεση των αριθμοδεικτών, οι αναλυτές εξάγουν εύκολα και γρήγορα συμπεράσματα για την ρευστότητα, την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα της επιχείρησης, βοηθώντας τους να εντοπίσουν τα δυνατά και αδύναμα σημεία τους.
- Επιτρέπει στους αναλυτές να απομονώνουν το παράγοντα «μέγεθος» και την επίδρασή του από τις διαστρωματικές και διαχρονικές συγκρίσεις.
- Μπορούν να συνδυαστούν με οποιοδήποτε άλλη μέθοδο ανάλυσης.

Μερικά από τα μειονεκτήματα από τη χρήση αριθμοδεικτών σύμφωνα με κ. Ζοπουνίδη είναι:

- Οι αριθμοδείκτες δεν μας πληροφορούν για την αιτία που συνέβη ένα γεγονός και ούτε μας βοηθούν στο να βρούμε τον πιθανό τρόπο λύσης ή βελτίωσης του.

- Οι αριθμοδείκτες αποτελούν απλές ενδείξεις για την πορεία της επιχείρησης. Ο αναλυτής έχει την ευθύνη για την μελλοντική της πορεία καθώς αυτός αποφασίζει τον σωστό τρόπο βελτίωσης των οικονομικών μεγεθών της επιχείρησης και τη σωστή χάραξη στρατηγικής.

3.5 Κατηγορίες αριθμοδεικτών

Στα επόμενα υποκεφάλαια θα αναλυθούν σε θεωρητικό επίπεδο οι κατηγορίες χρηματοοικονομικών δεικτών καθώς και οι αριθμοδείκτες που επιλέχθηκαν για την χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών του ακτοπλοϊκού κλάδου.

3.5.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

Η έννοια της αποδοτικότητας ορίζεται από την ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί αποτελέσματα. Οι αριθμοδείκτες αυτής της κατηγορίας παρουσιάζουν τις επιδόσεις της επιχείρησης δηλαδή κατά πόσο η επιχείρηση παράγει κέρδη (ή ζημίες), την ικανότητα της διοίκησης και την απόδοση των επενδύσεων. Η κατηγορία αυτή χωρίζεται σε τρεις επιμέρους υποκατηγορίες, στην απόδοση επενδύσεων, στο περιθώριο κέρδους και στην ανακύκλωση κεφαλαίου.

1. Χρηματοοικονομική αποδοτικότητα

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει κατά πόσο μια επιχείρηση διοικείται αποτελεσματικά και είναι ικανή να πραγματοποιήσει τους στόχους της. Το ποσοστό ουσιαστικά αναφέρετε στην ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη σε μεταγενέστερο χρόνο ώστε να αξίζει ένας επενδύτης να επενδύσει σε αυτή. Υψηλή τιμή του αριθμοδείκτη, δηλαδή πάνω από 25% , σημαίνει πως η επιχείρηση ευημερεί και χρησιμοποιεί επιτυχώς τα κεφάλαια της. Οι τιμές μεταξύ 0% έως 25% θεωρούνται μέτριες και για χαμηλές τιμές του δείκτη, δηλαδή μικρότερες του μηδενός, σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν είναι αποτελεσματική.

$$\text{Χρηματοοικονομική αποδοτικότητα} = (\text{Καθαρά κέρδη μετά από φόρους}) / (\text{Ιδια κεφάλαια}) \times 100$$

2. Βιομηχανική αποδοτικότητα

Ο συγκεκριμένος δείκτης μετρά την ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη με τα διαθέσιμα κεφάλαια (σύνολο ενεργητικού). Επηρεάζει τις θέσεις μάρκετινγκ που ακολουθεί η επιχείρηση και μερικώς στην λήψη αποφάσεων αφού

σκοπό της κάθε επιχείρησης είναι η αποτελεσματική χρήση των περιουσιακών στοιχείων της, υλικών και άυλων και των πηγών χρηματοδότησης της για την αύξηση των πωλήσεων της άρα και των κερδών της. Τιμές υψηλότερες του 20% θεωρούνται ικανοποιητικές και η επιχείρηση είναι βιώσιμη, μεταξύ 5% και 20% είναι μέτριες και μικρότερες του 5% είναι μη ικανοποιητικές και υπάρχει κίνδυνος χρεοκοπίας της επιχείρησης.

$$\text{Βιομηχανική αποδοτικότητα} = \frac{\text{Κέρδη πριν από τόκους και φόρους}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}} \times 100$$

3. Μικτό περιθώριο κέρδους

Ο συγκεκριμένος δείκτης αναφέρεται στην αποτελεσματικότητα της τιμολογιακής πολιτική που εφαρμόζει η επιχείρηση. Υψηλές τιμές του δείκτη φανερώνουν την μεγάλη διαφορά μεταξύ των τιμών των πωλήσεων και του κόστους των πωλήσεων, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση παρουσιάζει μεγάλο καθαρό κέρδος και ελάχιστα έξοδα για την επίτευξη των στόχων της. Φυσικά, μια επιχείρηση μπορεί να έχει υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους και να έχει μικρά μικτά κέρδη, εφόσον οι πωλήσεις της είναι χαμηλές, αλλά και αντίστροφα. Η επιχείρηση δύναται να έχει χαμηλό ποσοστό μικτού κέρδους, αλλά να επιτύχει υψηλά μικτά κέρδη, εφόσον έχει υψηλές πωλήσεις.

$$\text{Μικτό περιθώριο κέρδους} = \frac{\text{Πωλήσεις} - \text{Κόστος πωλησεων}}{\text{Πωλήσεις}} \times 100$$

4. Καθαρό περιθώριο κέρδους

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του κέρδους που μένει στην επιχείρηση μετά από την αφαίρεση του κόστους πωλήσεων, των λειτουργικών εξόδων και των λοιπών εξόδων. Υψηλές τιμές του δείκτη σημαίνει ότι η επιχείρηση είναι επικερδής.

$$\text{Καθαρό περιθώριο κέρδους} = \frac{\text{Κέρδη μετά από φόρους και τόκους}}{\text{Πωλήσεις}} \times 100$$

3.5.2 Αριθμοδείκτες φερεγγυότητας

Για να θεωρηθεί μια επιχείρηση φερέγγυα, πρέπει να αντεπεξέρχεται στην κάλυψη των αναγκών που προκύπτουν από την λειτουργία της. Με άλλα λόγια, τα χρησιμοποιούμενα μέσα για την επίτευξη των στόχων της όπως ακινητοποιήσεις, αποθέματα, μετρητά κ.α.(ενεργητικό) πρέπει να είναι επαρκείς να καλύψουν τις υποχρεώσεις προς τον επιχειρηματία ή σε τρίτους (παθητικό). Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι αριθμοδείκτες που εκτιμούν κατά πόσο βραχυχρόνια ή μακροχρόνια ένας οικονομικός οργανισμός είναι σε θέση να καλύψει τις υποχρεώσεις του, τη ρευστότητα και το βαθμό που μπορεί να δανεισθεί ξένα κεφάλαια, γνωστοποιώντας στον μάνατζερ της για την δυνατότητα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων της.

1. Δείκτης γενικής ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός αναφέρεται στη ικανότητα της επιχείρησης να εκπληρώσει σε καθορισμένο χρόνο τις λήγουσες υποχρεώσεις καθώς και το περιθώριο ασφάλειας που διατηρεί η διοίκηση της για να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει μια ανεπιθύμητη εξέλιξη στην ροή των κεφαλαίων κίνησης. Η τιμή του δείκτη πρέπει να είναι υψηλή, ιδανικά μεγαλύτερη του δύο, επιβεβαιώνοντας ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μπορούν να καλυφθούν από την επιχείρηση, μεταξύ ένα και μισό και δύο θεωρείται καλή, μεταξύ ένα και ένα και μισό θεωρείται μέτρια και κάτω του ένα μη ικανοποιητική.

$$\text{Δείκτης γενικής ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν ενεργητικού}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

2. Δείκτης άμεσης ρευστότητας

Εξετάζει κατά πόσο τα άμεσα ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία είναι επαρκή για να καλύψουν τις άμεσα λήγουσες υποχρεώσεις. Σύμφωνα με διεθνής νόρμες, για τιμές του δείκτη μεγαλύτερες του 1 θεωρούνται ικανοποιητικές ενώ για τιμές μεταξύ 0,8 και 0,5 θεωρούνται μη ικανοποιητικές (0,5 κάτω αποδεκτό όριο).

$$\text{Δείκτης άμεσης ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν ενεργητικό} - \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

4. Δείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού

Ο αριθμοδείκτης αυτός αναφέρεται στην ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις υποχρεώσεις της, βραχυχρόνιες ή μακροχρόνιες, χρησιμοποιώντας τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία. Σύμφωνα με διεθνές νόρμες τιμές του αριθμοδείκτη μεγαλύτερες από 66,7% είναι ικανοποιητικές, μεταξύ 66,7% και 80% είναι μέτριες και άνω του 80% σημαίνει υπερχρέωση για την επιχείρηση.

$$\text{Δείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού} = \frac{\text{Σύνολο υποχρεώσεων}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}} \times 100$$

5. Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης

Δείχνει τη σχέση μεταξύ των ιδίων και των ξένων κεφαλαίων. Τιμές του δείκτη άνω της μονάδας σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί περισσότερο τα ίδια κεφάλαια που προέρχονται από τους μετόχους της για να πραγματοποιήσει τους στόχους. Όσο μικρότερη τιμή παίρνει ο δείκτης τόσο υπερχρεωμένη είναι η επιχείρηση λόγω του υψηλού δανεισμού της.

$$\text{Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{Ξένα κεφάλαια}}$$

3.5.3 Αριθμοδείκτες επίδοσης διαχείρισης

Οι δείκτες αυτής της κατηγορίας εκφράζουν την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης σε σχέση με την διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων. Αφορούν τη διαχείριση και την δομή των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού, την πιστωτική πολιτική και τις απαιτήσεις του οργανισμού, την διαχείριση των αποθεμάτων, την διαχείριση και τον έλεγχο των διοικητικών εξόδων της επιχείρησης.

1. Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει την ταχύτητα μετατροπής των απαιτήσεων σε διαθέσιμα. Όσο πιο γρήγορα πραγματοποιείται η είσπραξη των απαιτήσεων τόσο μικρότερη η πιθανότητα να δημιουργηθούν ζημίες στην επιχείρηση από τους πελάτες της.

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων} = \frac{\text{Πωλήσεις επί πιστώσει}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

2. Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού

Ο αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ενεργητικού δείχνει το ποσό των πωλήσεων που δημιουργούνται από κάθε ένα ευρώ το οποίο επενδύεται στο ενεργητικό της επιχειρήσεις. Μεγάλες τιμές του δείκτη φανερώνουν ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά το σύνολο του ενεργητικού της για να πραγματοποιήσει πωλήσεις.

$$\text{Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει παρουσίαση των εταιριών που αποτελούν το δείγμα προς ανάλυση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Οι εταιρίες αυτές δραστηριοποιούνται στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και εξυπηρετούν την σύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία, των ηπειρωτικών περιοχών με το νησιωτικό σύμπλεγμα της χώρας καθώς και τα νησιά μεταξύ τους. Οι περισσότερες από αυτές έχουν έδρα την Ελλάδα, ή αν όχι, διαθέτουν στην χώρας μας υποκαταστήματα. Αυτές οι εταιρίες είναι η Anek Lines, η Blue Star Ferries, η Hellenic Seaways, η Minoan Lines, η Superfast One Inc, η Superfast Two Inc και η Superfast Endeka Inc.

4.1 Anek Lines

Η Anek Lines ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου το 1967 στα Χανιά Κρήτης με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.». Το ναυάγιο του πλοίου «Ηράκλειον» στάθηκε η αφορμή για την σύσταση της εταιρίας, της οποίας οι πρώτοι μέτοχοι ήταν απλοί άνθρωποι της Κρήτης που βασικό σκοπό είχαν την δημιουργία μιας ναυτιλιακής εταιρίας λαϊκής βάσης για την πραγματοποίηση θαλάσσιων μεταφορών με ασφάλεια. Το Σεπτέμβριο του 1970 ξεκίνησε το πρώτο δρομολόγιο της από Χανιά προς Πειραιά με το γνωστό σε όλους πλοίο «ΚΥΔΩΝ». Από τότε έως σήμερα, η παρουσία της είναι αισθητή στο χώρο της ακτοπλοΐας, έχοντας στην κατοχή της 9 ιδιόκτητα πλοία ελληνικού νοηολογίου και είναι σε θέση να εξυπηρετεί επιβάτες και οχήματα με δρομολόγια που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία και τις ηπειρωτικές περιοχές της χώρας με το Αιγαίο. Συγκεκριμένα, τα δρομολόγια που εξυπηρετεί η Anek Lines σήμερα είναι:

- Αγκόνα-Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα-Πάτρα
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι
- Πειραιάς-Χανιά
- Πειραιάς-Ηράκλειο
- Κυκλάδες-Δωδεκάνησα

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 9 σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Στο παρακάτω πίνακα απεικονίζονται τα πλοία και οι ιδιότητες τους.

Πίνακας 4: Ο στόλος της Anek Lines

Όνομα πλοίου	Μέγιστος αριθμός επιβατών	Μέγιστος αριθμός οχημάτων I.X.	Μέγιστη Ταχύτητα (Κόμβοι)
F/B ELYROS	1874	620	24
F/B ΕΛ. BENIZEΛΟΣ	2500	850	21
F/B ΚΡΗΤΗ Ι	1500	650	22
F/B ΚΡΗΤΗ ΙΙ	1500	719	23
F/B ΚΥΔΩΝ	1750	702	25
F/B ΠΡΕΒΕΛΗΣ	927	310	19
H/S/F HELLENIC SPIRIT	1850	670	30
H/S/F OLYMPIC CHAMPION	1833	670	30

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρία Anek Lines:

- Το 1967 ιδρύθηκε η «Anek Lines» στα Χανιά από έμπορους, επαγγελματίες, συνταξιούχους και αγρότες της Κρήτης.
- Στις 9 Σεπτεμβρίου του 1970 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο από το λιμάνι της Σούδας προς Πειραιά με το Ε/Γ-Ο/Γ ΚΥΔΩΝ.
- Το 1973 εγκαινιάζεται η γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς με τα ferry boats Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ.
- Το 1978 ξεκινούν τα καθημερινά δρομολόγια από Κρήτη προς Πειραιά με το πλοίο Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ.
- Το 1987 δρομολογείται το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ, ένα από τα πιο εκσυγχρονισμένα πλοία της εποχής με χωρητικότητα 70 φορτηγά και 150 I.X. για το δρομολόγιο Χανιά-Πειραιά.
- Το 1989 η Anek πραγματοποιεί για πρώτη φορά δρομολόγια στην Ιταλία με τα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΣΟ και ΛΑΤΩ για την διαδρομή Πάτρα-Ανκόνα.
- Το 1992 η Anek έχει στην ιδιοκτησία της τα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ BENIZEΛΟΣ και ΤΑΛΩΣ, τα μεγαλύτερα και καλύτερα εκείνη την εποχή στην Μεσόγειο για να πραγματοποιήσει διαδρομές στην Βόρεια Ιταλία.
- Τα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ Ι & ΙΙ το 1997 δρομολογούνται από Πάτρα προς Ανκόνα.
- Το 1998 η εταιρία εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, και ένα νέο πλοίο, το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΟΦΟΚΛΗΣ BENIZEΛΟΣ δρομολογείται για Βόρεια Ιταλία.

- Το 2000, από την συγχώνευση της Ρεθυμνιακής αποκτούνται και δρομολογούνται τα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ και OLYMPIC CHAMPION στην Βόρειο Ιταλία για το δρομολόγιο Πάτρα-Ανκόνα.
- Το 2001 αποκτάται το Η/Σ/Φ HELLENIC SPIRIT για να εκτελέσει διαδρομές στη Βόρειο Ιταλία.
- Τα δρομολόγια της Βόρειου Ιταλίας επεκτείνονται έως και τη Βενετία το 2005.
- Το 2008 δρομολογούνται τα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗΣ, ΛΙΣΣΟΣ και ΕΛΥΡΟΣ για να εξυπηρετήσουν τα δρομολόγια Πειραιά-Πάρο-Νάξος-Ίο-Σαντορίνη.
- Το 2011 ξεκινάει η κοινοπραξία με τον Όμιλο Attica.
- Το πλοίο «ΚΥΔΩΝ», το πρώτο πλοίο που είχε στην κατοχή της η εταιρία, ανακαινίζεται και τοποθετείται στις γραμμές της Κρήτης το 2015.

4.2 Blue Star Ferries

Το 1960 ιδρύθηκε από την οικογένεια Στρίντζη και την οικογένεια Παγουλάτου οι «Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.» ή αλλιώς «Strintzis Lines» που στην αρχή εξυπηρετούσαν δρομολόγια μεταξύ Πάτρας, Σάμης και Ιθάκης με το πλοίο «Άγιος Γεράσιμος». Λίγα χρόνια μετά, δηλαδή το 1965, δρομολογούν το πλοίο «Κεφαλονιά» με το οποίο για πρώτη φορά θα γινόταν η σύνδεση Κεφαλονιάς-Πάτρας. Αργότερα, την δεκαετία του 1990 επεκταθήκαν σε περιοχές της Αδριατικής, του Ιόνιου και του Αιγαίου. Το 2000 η εταιρία εξαγοράστηκε πλήρως από τον όμιλο Attica Group και μετονομαστήκαν σε «Blue Star Ferries» με έδρα πλέον την Αθήνα. Σήμερα έχει στην κατοχή της 12 πλοία που εξυπηρετούν διαδρομές εντός Ελλάδας όπως στον Σαρωνικό, στα Δωδεκάνησα, στις Σποράδες, στις Κυκλάδες, στο Βόρειο Αιγαίο, στα Χανιά, στο Ηράκλειο και στην Καβάλα.

Από 12 αυτά πλοία, τα 11 είναι επιβατηγά οχηματαγωγά (και μόνο ένα οχηματαγωγό τύπου Ro-Ro) ικανά να εξυπηρετήσουν τους ποικίλους προορισμούς που εκτελεί η Blue Star Ferries. Τα πλοία αυτά και τα χαρακτηριστικά τους παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5: Ο στόλος της Blue Star Ferries

Όνομα πλοίου	Μέγιστος αριθμός επιβατών	Μέγιστος αριθμός οχημάτων Ι.Χ.	Μέγιστη Ταχύτητα (Κόμβοι)
BLUE STAR 1	1890	780	28

BLUE STAR 2	1854	240	24,4
BLUE STAR CHIOS	1782	418	27
BLUE STAR DELOS	2400	430	25,5
BLUE STAR GALAXY	1790	780	24
BLUE STAR HORIZON	1488	780	23
BLUE STAR NAXOS	1474	240	24,4
BLUE STAR MYCONOS	1915	418	27
BLUE STAR PAROS	1474	240	24,4
BLUE STAR PATMOS	2000	430	25,5
ΔΙΑΓΟΡΑΣ	1462	274	21,1

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρία Blue Star Ferries:

- Το 1999 οι «Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.» εξαγοράζονται αρχικά σε ποσοστό 38,8% και μετέπειτα σε ποσοστό 48,8% από την τότε εταιρία «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.», νυν Attica Group και μετονομάζονται σε «Blue Star Ferries».
- Τον Μάιο του 2000 παραλαμβάνεται το «Blue Star Ithaki» για να εξυπηρετήσει διαδρομές προς τις Κυκλάδες. Δύο μήνες μετά, τον Ιούνιο-Ιούλιο, παραλαμβάνονται άλλα δύο επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, το «Blue Star 1» και το «Blue Star 2» για να τοποθετηθούν στις γραμμές της Αδριατικής.
- Το 2002 παραδίδονται στην εταιρία άλλα δύο νεότευκτα πλοία, το «Blue Star Paros» και το «Blue Star Naxos» για τις γραμμές των Κυκλάδων ενώ ταυτόχρονα το «Blue Star 1» τοποθετείται στην γραμμή Πειραιάς-Πάτμο-Λέρο-Κω-Ρόδος αλλάζοντας τα μέχρι τότε δεδομένα στα δρομολόγια των Δωδεκανήσων, και το «Blue Star 2» τοποθετείται στην γραμμή Χανιά-Πειραιάς.
- Το 2004 με σκοπό την ανανέωση του στόλου πωλούνται τα πλοία «Blue Sky» και «Blue Bridge» που είχαν κατασκευαστεί 1974 και 1976 αντίστοιχα.
- Το 2005 το «Blue Star 1» δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι ενώ στη γραμμή Χανιά-Πειραιάς τοποθετείται το «Blue Horizon» το 2010.
- Το 2011 και το 2012 παραλαμβάνονται δύο από τα πιο υπερσύγχρονα πλοία τύπου Ro-Pax, το ανακαινισμένο «Blue Star Delos» και το «Blue Star Patmos».
- Το 2014 και 2015 πωλείται το «Blue Star Ithaki» και παραλαμβάνεται το «Blue Star Galaxy» για να εξυπηρετήσει γραμμές της Κρήτης.

4.3 Hellenic Seaways

Ιδρύθηκε το 1998 με το όνομα «Minoan Flying Dolphins – Hellas Ferries» από τον Παντελή Σφηνιά με έδρα την Αθήνα. Ο στόχος του ιδρυτή της ήταν να προχωρήσει σε εξαγορές μικρών ακτοπλοϊκών εταιριών ώστε να καταφέρει να εδραιωθεί στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας. Ο σκοπός αυτός επιτεύχθηκε και η εταιρία κυριαρχούσε σε πολλές διαδρομές μέχρι το κραχ του ελληνικού χρηματιστηρίου το 1999. Το 2005 μετονομάστηκε σε «Hellenic Seaways» και μερίδιο των μετοχών της πέρασαν στις Μινωικές γραμμές μέχρι το 2018 που εξαγοράστηκε πλήρως από τον Όμιλο Attica Group. Ο στόλος σήμερα αποτελείται από 14 πλοία που ταξιδεύουν σε 36 συνολικά προορισμούς. Τα 5 από αυτά είναι συμβατικά πλοία, 2 είναι τύπου High Speed, 4 είναι τύπου Flying Cat και 3 είναι τύπου Flying Dolphins. Οι διαδρομές που εκτελεί εξυπηρετούν κυρίως τις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας όπως τον Αργοσαρωνικό, το Βόρειο Αιγαίο, τη Κρήτη, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και τις Σποράδες.

Πίνακας 6: Ο στόλος της Hellenic Seaways

Όνομα πλοίου	Μέγιστος αριθμός επιβατών	Μέγιστος αριθμός οχημάτων I.X.	Μέγιστη Ταχύτητα (Κόμβοι)
ΑΡΙΑΔΝΗ	2045	639	20,5
ΑΡΤΕΜΙΣ	512	58	12,2
ΕΞΗΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	1225	175	18,5
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	2210	748	22
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	2202	656	20,5
HELLENIC HIGHSEED	727	156	34
HIGHSPEED 4	1010	188	38
FLYING CAT 3	342	-	42
FLYING CAT 4	438	-	42
FLYING CAT 5	339	-	28
FLYING CAT 6	339	-	28
FLYING DOLPHIN 17	130	-	35
FLYING DOLPHIN 19	130	-	35
FLYING DOLPHIN 29	130	-	35

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρία Hellenic Seaways:

- Ίδρυση της εταιρίας «Minoan Flying Dolphins» από τον Παντελή Σφηνιά το 1998.

- Το 2005 μετονομάζετε σε «Hellenic Seaways».
- Το 2017 η Hellenic Seaways εξαγοράζεται κατά 48,53% από τον Όμιλο Attica Group και το 2018 η εταιρία περνά εξολοκλήρου στην κατοχή του ομίλου.

4.4 Minoan Lines

Οι Μινωικές Γραμμές ιδρύθηκαν το 1972 με έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης. Πρόκειται για μία εταιρεία πολυμετοχική λαϊκής βάσης που μετέπειτα πέρασε στην ιδιοκτησία του Ομίλου Grimaldi. Ο χώρος δραστηριοποίησης των Μινωικών Γραμμών αρχικά υπήρξε το Ηράκλειο και ο Πειραιάς. Συγκεκριμένα στις 5 Ιουλίου το 1974 εκτελεί το πρώτο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς με το πλοίο «F/B MINOS». Τα επόμενα χρόνια, η εταιρεία επεκτάθηκε και σε δρομολόγια που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία και τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιήθηκε και στην περιοχή των Κυκλάδων.

Μερικά από τα δρομολόγια που εκτελούν τα πλοία των Μινωικών γραμμών είναι :

- Πειραιάς-Ηράκλειο
- Ηράκλειο-Μήλος
- Χανιά-Μήλος
- Πειραιάς-Χανιά
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Ανκόνα
- Ηράκλειο-Σαντορίνη-Ιός-Πάρος-Σύρος-Μύκονος-Τήνος-Νάξος

Ο στόλος των Μινωικών γραμμών σήμερα διαθέτει 7 επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, μεγάλων ταχυτήτων, όλα ναυπηγημένα μετά το 2000. Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα πλοία και τα χαρακτηριστικά τους.

Πίνακας 7: Ο στόλος της Minoan Lines

Όνομα πλοίου	Μέγιστος αριθμός επιβατών	Μέγιστος αριθμός οχημάτων I.X.	Μέγιστη Ταχύτητα (Κόμβοι)
H/S/F FESTOS PALACE	2184	735	31,5
H/S/F KYDON PALACE	2500	665	31,5
H/S/F KNOSSOS PALACE	2184	735	31,5
H/S/C SANTORINI PALACE	116	117	38
H/S/F CRUISE EUROPA	1256	963	30
H/S/F CRUISE OLYMPIA	1257	936	27,5

H/S/F EUROPA PALACE	1912	732	31,5
----------------------------	------	-----	------

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρία Minoan Lines:

- Το 1974 δρομολογείται το πρώτο πλοίο των Μινωικών Γραμμών «F/B MINOS» για την γραμμή Ηράκλειο-Πειραιά.
- Το 1981, οι Μινωικές Γραμμές ξεκινούν για πρώτη φορά δρομολόγια που ενώνουν την Πάτρα με την Ανκόνα με το πλοίο «F/B EL GRECO».
- Το 1987 και το 1988 δρομολογούνται δύο ακόμα πλοία για τη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα, το «F/B FEDRA» και το «F/B KING MINOS».
- Το 1990 ξεκινούν για πρώτη φορά τα δρομολόγια που ενώνουν την Ελλάδα με την Τουρκία και την Ιταλία με το πλοίο «F/B ARIADNE». Επίσης στην γραμμή Ηράκλειο-Πειραιά δρομολογείται ένα νέο πλοίο, το «F/B KAZANTZAKIS».
- Το 1991 η εταιρία εισάγει δύο υπερσύγχρονα πλοία για την γραμμή Ηράκλειο-Ανκόνα, το «F/B DEADELUS» και το «F/B EL GRECO».
- Το 1992 με την δρομολόγηση του πλοίου «F/B EROTOKRITOS» ο χρόνος του ταξιδιού Πάτρα-Ανκόνα μειώνεται σε 24 ώρες.
- Το 1993, οι Μινωικές Γραμμές επενδύουν 25 εκατομμύρια δολάρια σε ένα πρόγραμμα για την ναυπήγηση τριών υπερσύγχρονων πλοίων τύπου High Speed Ferries.
- Τα επόμενα έτη και συγκεκριμένα 1995, το 1997 και το 1998 παραλαμβάνονται τα τρία αυτά πλοία, το «H/S/F ARETOUSA», το «H/S/F IKARUS» και το «H/S/F PASIPHAE» τα οποία μειώνουν ακόμα περισσότερο το χρόνο ταξιδιού από Πάτρα προς Ανκόνα.
- Το 1998 ξεκινάει ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα για την ναυπήγηση τεσσάρων νέων πλοίων από τα ιταλικά ναυπηγεία Fincantieri (H/S/F KNOSSOS PALACE, H/S/F FESTOS PALACE, H/S/F OLYMPIA PALACE, H/S/F EUROPA PALACE) και τριών από τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας Samsung (H/S/F PROMETHEUS, H/S/F ARIADNE, H/S/F OCEANUS) ύψους 900 εκατομμυρίων δολαρίων. Παράλληλα η εταιρία εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών.
- Τις χρονιές 2000 με 2001 παραλαμβάνονται τα πλοία «H/S/F KNOSSOS PALACE» και «H/S/F FESTOS PALACE», δυο από τα πιο ταχύτατα, πολυτελέστατα και μεγαλύτερα πλοία της Μεσογείου.

- Το 2008 οι Μινωικές Γραμμές πωλούνται στον Όμιλο Grimaldi.
- Το 2009-2012 συστήνεται στο κοινό η εταιρία MINOAN ITALIA S.p.A στην οποία δρομολογούνται τα πλοία «CRUISE EUROPA», «CRUISE OLYMPIA», «H/S/F OLYMPIA PALACE» και «H/S/F EUROPA PALACE» για τις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα.
- Το 2018 η εταιρία προχωρά στην πώληση των μετοχών της Hellenic Seaways και στην αγορά του πλοίου «HIGHSPEED 7» επεκτείνοντας το δίκτυο των δρομολογίων τους στην γραμμή Ηράκλειο-Κυκλάδες, με το catamaran «SANTORINI PALACE» και στην γραμμή Χανιά-Πειραιάς, με το cruise ferry «KYDON PALACE». Επίσης στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς προστέθηκε και η Μήλος.

4.5 Superfast Ferries

Η εταιρεία Superfast Ferries ιδρύθηκε το 1992 με έδρα την Αθήνα από τον Περικλή Παναγόπουλο, γνωστό ήδη από τον κλάδο της κρουαζιέρας, ο οποίος από την εξαγορά της εταιρείας «Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε.» την οποία μετονόμασε σε «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.», νυν Attica Group, δημιούργησε μια νέα εταιρία που αυτή την φορά δραστηριοποιείται στο χώρο της μεταφοράς επιβατών και φορτίων με το όνομα «Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε.». Τα πρώτα πλοία δρομολογήθηκαν το 1993 για την διαδρομή Πάτρα-Ανκόνα και έπειτα η δραστηριοποίηση της εταιρίας επεκτάθηκε και σε περιοχές του Αιγαίου. Σήμερα εξυπηρετεί δρομολόγια που συνδέουν την Ελλάδα με περιοχές της Ιταλίας, με στόλο 3 επιβατικά οχηματαγωγά πλοία (Superfast I, Superfast II, Superfast XI).

Συγκεκριμένα η εταιρία εξυπηρετεί τα παρακάτω δρομολόγια :

- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Ανκόνα
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Βενετία
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Βενετία

Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο στόλος της Superfast Ferries και τα χαρακτηριστικά των πλοίων του.

Πίνακας 8: Ο στόλος της Superfast Ferries

Όνομα πλοίου	Μέγιστος αριθμός επιβατών	Μεγίστη χωρητικότητα γκαράζ (γραμμικά μέτρα)	Μέγιστη Ταχύτητα (Κόμβοι)
Superfast I	938	2505	24,2
Superfast II	938	2505	24,2
Superfast XI	1821	1915	29

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρία Superfast Ferries:

- Ίδρυση της Superfast Ferries το 1993 από τον Περικλή Παναγόπουλο και παραγγελία ναυπήγηση των δύο πρώτων πλοίων από την Γερμανία, το «Superfast I» και «Superfast II».
- Το 1995 παραλαμβάνεται το «Superfast I» και «Superfast II» για την γραμμή Πάτρα-Ανκόνα. Με αυτά τα υπερσύγχρονα πλοία μειώνεται ο χρόνος ταξιδιού κατά 40%.
- Το 1996 γίνεται η παραγγελία ναυπήγησης δύο ακόμα πλοίων, του «Superfast III» και του «Superfast IV» από τα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φιλανδίας.
- Η δρομολόγηση των «Superfast III» και «Superfast IV» γίνεται το 1998 για την γραμμή Πάτρα-Ανκόνα. Ταυτόχρονα, τα Superfast I & II τοποθετούνται στην γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι. Το ίδιο έτος, η εταιρία ξεκινάει το επενδυτικό πρόγραμμα με σκοπό την μακροπρόθεσμη ανανέωση του στόλου της. Παραγγέλλει από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG από την Γερμανία έξι νέα Superfast (V, VI, VII, VIII, IX, X) που προορίζονται για τις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας και της Βαλτικής θάλασσας.
- Το 2000 γίνεται παραγγελία άλλων δύο Superfast.
- Το 2001 παραλαμβάνονται τα πλοία Superfast VI και V για να εξυπηρετήσουν δρομολόγια στην Αδριατική θάλασσα. Επίσης, τα πλοία Superfast VII & VIII τοποθετούνται στα δρομολόγια της Βαλτικής θάλασσας.
- Το 2002 γίνεται η παράδοση των Superfast IX, X, XI & XII τα δύο πρώτα πλοία σύνδεσαν για πρώτη φορά την Σκωτία με την Ηπειρώτική Ευρώπη και το τρίτο τοποθετήθηκε στη γραμμή Πάτρα-Αδριατική. Επίσης πωλούνται τα Superfast III & IV

- Το 2003 και το 2004 πωλούνται και τα Superfast I & II ολοκληρώνοντας το επενδυτικό έργο για αντικατάσταση του παλαιού στόλου με νέο.
- Από το 2006 έως το 2017 πωλούνται συνολικά έξι πλοία Superfast (VII, VIII, IX, X, IV, XII).
- Το 2007 και το 2009 παραλαμβάνονται 2 πλοία τύπου Ro-Pax (Superfast I & II) , το ένα από αυτά τοποθετείται στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι και το άλλο στην γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς.

Λόγω της μη εύρεσης ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων για την εταιρία Superfast Ferries, χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις των θυγατρικών της, Superfast One Inc, Superfast Two Inc, Superfast Endeka Inc οι οποίες εκτελούν τα προαναφερθείσα δρομολόγια με τα αντίστοιχα πλοία του στόλου, τα Superfast I, Superfast II, Superfast XI. Παρακάτω παρουσιάζονται λίγες πληροφορίες για την κάθε μία.

4.5.1 Superfast One Inc³

Η εταιρία ιδρύθηκε στις 17 Ιουλίου το 2008 με έδρα την Μονρόβια της Λιβερίας. Δραστηριοποιείται στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας και συγκεκριμένα εξυπηρετεί το δρομολόγιο Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Ανκόνα. Η εταιρία έχει ιδρύσει υποκατάστημα και στην Ελλάδα. Η Superfast One Inc είναι θυγατρική κατά 100% της Attica A.E. Συμμετοχών.

4.5.2 Superfast Two Inc

Η εταιρία Superfast Two ιδρύθηκε την 17^η Ιουλίου το 2008. Έδρα της είναι η Μονρόβια της Δημοκρατίας της Λιβερίας και δραστηριοποιείται στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας εξυπηρετώντας γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας και συγκεκριμένα το δρομολόγιο Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι. Η εταιρία έχει υποκατάστημα στην Ελλάδα και είναι θυγατρική κατά 100% της Attica A.E. Συμμετοχών.

4.5.3 Superfast Endeka Inc

Η Superfast Endeka Inc ιδρύθηκε στις 18 Μαρτίου το 1998 με έδρα την Μονρόβια της Λιβερίας. Δραστηριοποιείται στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας στις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Βενετία. Έχει ιδρύσει υποκατάστημα στην Ελλάδα και είναι θυγατρική κατά 100% της Attica A.E. Συμμετοχών.

³ Είναι συντομογραφία της αγγλικής λέξης incorporated company, στα ελληνικά σημαίνει ανώνυμη εταιρία ή Α.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

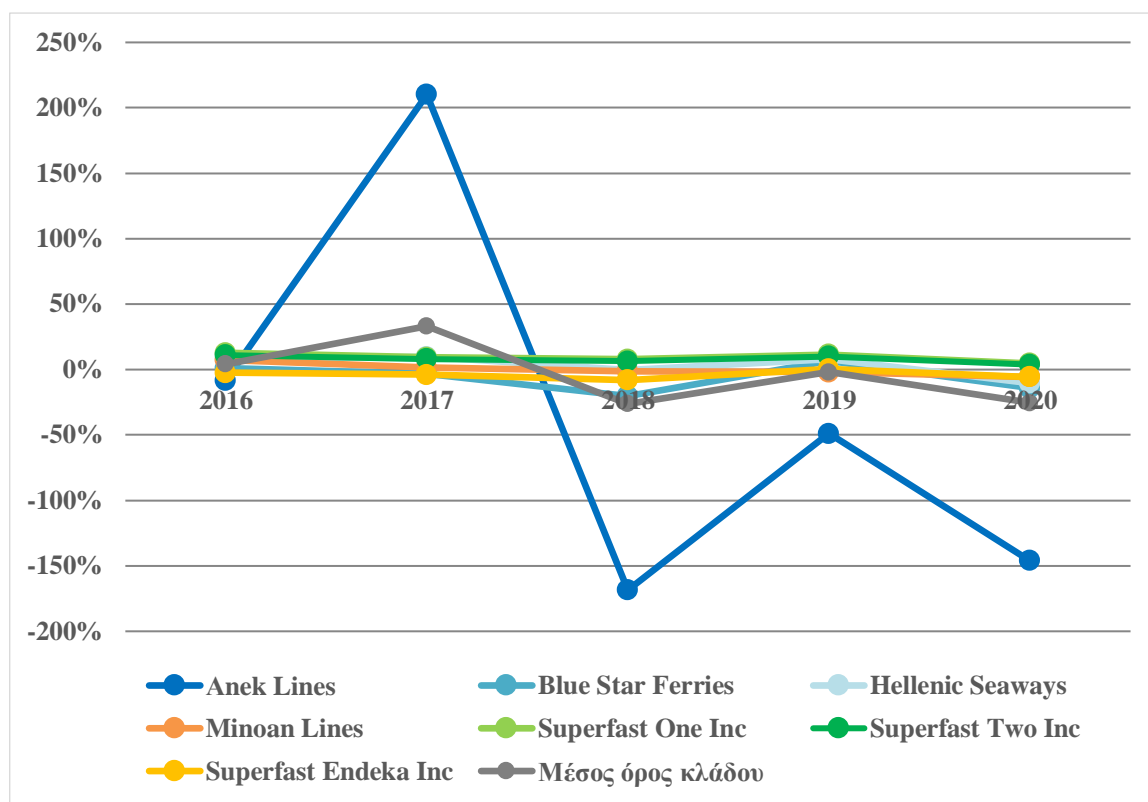
Παρακάτω παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης των εταιρών του ακτοπλοϊκού κλάδου και του ίδιου του κλάδου με χρήση δέκα βασικών αριθμοδεικτών.

5.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

5.1.1 Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας

Πίνακας 9: Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας, 2016-2020

Χρηματοοικονομική αποδοτικότητα	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	-8,34%	210,03%	- 168,52%	- 48,95%	- 146,05%
Blue Star Ferries	0,96%	-3,05%	-20,24%	6,61%	-14,06%
Hellenic Seaways	7,76%	9,89%	-0,14%	7,76%	-10,36%
Minoan Lines	7,34%	1,44%	-1,12%	-1,83%	-5,71%
Superfast One Inc	12,85%	9,39%	7,91%	11,46%	4,67%
Superfast Two Inc	11,03%	8,13%	6,40%	10,07%	3,82%
Superfast Endeka Inc	-2,32%	-3,93%	-8,07%	0,44%	-5,54%
Μέσος όρος κλάδου	4,18%	33,13%	-26,25%	-2,06%	-25,32%



Γράφημα 4: Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Όπως παρατηρείται από τα αποτελέσματα της ανάλυσης, εντύπωση προκαλούν οι διακυμάνσεις των τιμών της Anek Lines κατά την εξεταζόμενη περίοδο 2016 έως 2020. Συγκεκριμένα, η χρηματοοικονομική αποδοτικότητα το 2016 από -8,34 % εκτοξεύτηκε το 2017 σε 210,03%, τιμή μεγαλύτερη σε σχέση με όλες τις εταιρίες την συγκεκριμένη πενταετία. Η αρκετά υψηλή τιμή του δείκτη από το ένα έτος στο άλλο προκύπτει από την άνοδο των καθαρών κερδών εκμετάλλευσης σε 12,6 εκ. ευρώ με τα μόλις 6 εκ. ευρώ που είχε ως κεφάλαια η εταιρία. Ο δείκτης έφτασε το 2018 και το 2020 να έχει αρκετά μειωμένα ποσοστά, -168,52% και -146,05% αντίστοιχα, ποσοστά που φανερώνουν την υπερχρέωση της εταιρίας και προκύπτουν από και τα αρνητικά ίδια κεφάλαια που είχε η εταιρία στην διάθεση της για να τα αξιοποιήσει.

Από τις υπόλοιπες εταιρίες, η Superfast One και η Superfast Two είναι οι μόνες που εμφανίζουν θετικά ποσοστά και τα πέντε έτη χωρίς αυτά να είναι ικανοποιητικά εφόσον κυμαίνονται κάτω από 25%. Ειδικότερα, η Superfast One παρουσιάζει τιμές μεταξύ του

4,67% (το 2020) και 12,85% (το 2016) η οποία είναι και υψηλότερη τιμή της, γεγονός που φανερώνει την μέτρια πορεία της εταιρίας όσο αναφορά την κερδοφορία και την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων. Ομοίως, η Superfast Two κυμαίνεται σε ίδια επίπεδα τιμών, εμφανίζοντας την υψηλότερη τιμή του δείκτη το 2016 (11,03%) και χαμηλότερη τιμή το 2020 (3,82%).

Η Hellenic Seaways, η Minoan Lines, η Blue Star Ferries και η Superfast Endeka έχουν τις μικρότερες τιμές του αριθμοδείκτη χρηματοοικονομική αποδοτικότητα στην πενταετία. Συγκεκριμένα, η Hellenic Seaways το 2016, 2017 και το 2019 εμφανίζει μέτριες τιμές, 7,76%, 9,89% και 7,76% αντίστοιχα με τον δείκτη να εμφανίζει αρνητικές τιμές το 2018 και ακόμα μεγαλύτερη πτώση το 2020 λόγω των ζημιών της εταιρίας ύψους 10,7 εκ ευρώ. Η Minoan Lines εμφανίζει από το 2016 έως 2020 πτωτική πορεία με μέγιστη τιμή του αριθμοδείκτη 7,34% το 2016 και ελάχιστη -10,36% το 2020. Η Blue Star Ferries μόνο τα έτη 2016 και 2019 είχε θετικές τιμές με την 6,61% να είναι η μεγαλύτερη, ενώ τα υπόλοιπα έτη είχε αρνητικά ποσοστά με χειρότερο ποσοστό το -20,24% το 2018. Τέλος, η Superfast Endeka τα τέσσερα από τα πέντε έτη παρουσιάζει αρνητικές μη ικανοποιητικές τιμές του δείκτη λόγω των αρνητικών αποτελεσμάτων (ζημιών) της εταιρίας.

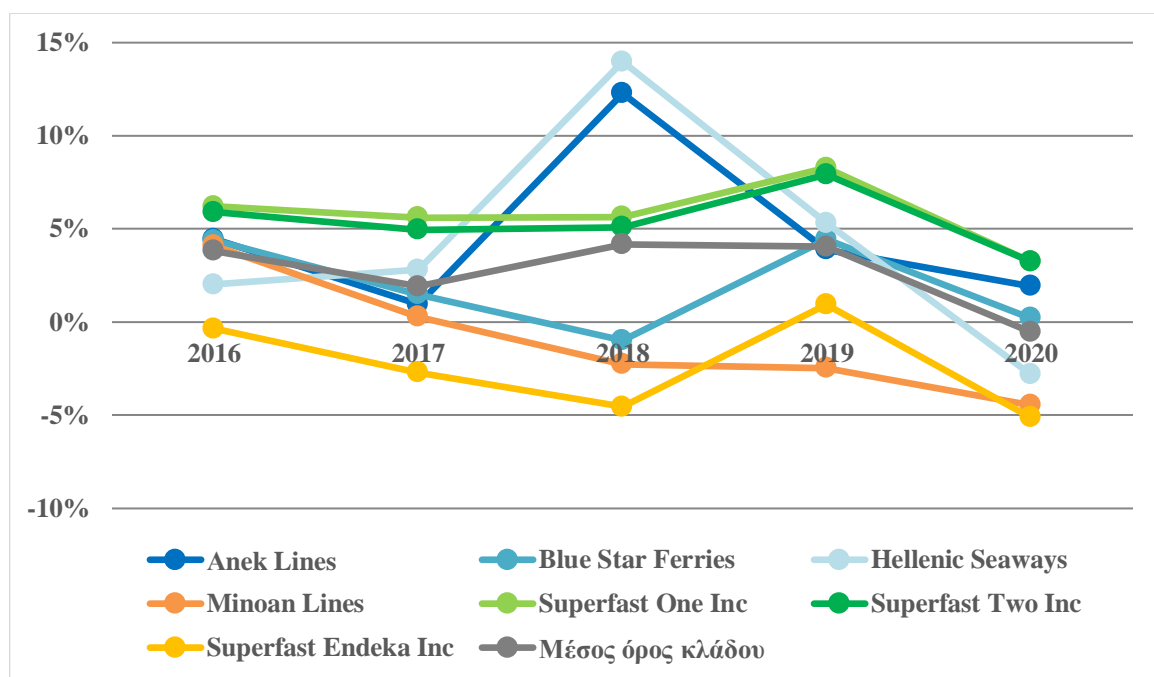
Σε επίπεδο κλάδου, η μέση τιμή του δείκτη θεωρείται μη ικανοποιητική με εξαίρεση το έτος 2017. Συγκεκριμένα τα δύο πρώτα έτη οι τιμές είναι θετικές και τα επόμενα τρία αρνητικές. Το 2017 έχει την υψηλότερη τιμή με 33,13%, αποτυπώνοντας την δυνατότητα των επιχειρήσεων της επιβατηγού ναυτιλίας να παράγουν θετικά αποτελέσματα με τα διαθέσιμα κεφάλαια, ενώ την τελευταία τριετία ο κλάδος δεν χρησιμοποιεί εύστοχα τα ίδια κεφάλαια. Φυσικά, το αρκετά υψηλό ποσοστό του μέσο όρου της χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας για το 2017 και τα αρκετά χαμηλά ποσοστά του 2018, 2019 και 2020, οφείλονται στις ακραίες αυξομειώσεις των τιμών της εταιρίας Anek Lines για αυτά τα έτη.

5.1.2 Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας

Πίνακας 10: Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας, 2016-2020

Βιομηχανική αποδοτικότητα	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	4,46%	0,96%	12,27%	3,89%	1,94%

Blue Star Ferries	4,39%	1,49%	-0,98%	4,44%	0,22%
Hellenic Seaways	2,02%	2,81%	13,98%	5,31%	-2,81%
Minoan Lines	4,10%	0,29%	-2,26%	-2,47%	-4,46%
Superfast One Inc	6,21%	5,61%	5,64%	8,28%	3,25%
Superfast Two Inc	5,90%	4,96%	5,09%	7,92%	3,25%
Superfast Endeka Inc	-0,36%	-2,71%	-4,55%	0,94%	-5,12%
Μέσος όρος κλάδου	3,82%	1,91%	4,17%	4,04%	-0,53%



Γράφημα 5: Αριθμοδείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Για τον αριθμοδείκτη βιομηχανικής αποδοτικότητας γνωρίζουμε ότι τιμές μεγαλύτερες του 20% θεωρούνται ικανοποιητικές, μεταξύ 5% και 20% θεωρούνται μέτριες και μικρότερες του 5% μη ικανοποιητικές. Οι εταιρίες με τους υψηλότερους δείκτες βιομηχανικής αποδοτικότητας είναι η Anek Lines και η Hellenic Seaways, οι οποίες από χαμηλά ποσοστά που έχουν το 2016-2017, το 2018 έφτασαν να έχουν 12,27% και 13,98% αντίστοιχα, ποσοστά άνω του μέσου όρου των υπόλοιπων εταιριών. Η αύξηση

αυτή οφείλετε στην μείωση του ενεργητικού που χρησιμοποιήθηκε για την λειτουργία τους. Τα έτη 2019-2020 πάλι ο δείκτης τους μειώθηκε κάτω του 5%.

Οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two γενικά όλη την πενταετία έχουν δείκτη βιομηχανικής αποδοτικότητας μεταξύ του 3% και του 6% με εξαίρεση το έτος 2019 όπου ο δείκτης βιομηχανικής αποδοτικότητας αυξήθηκε στο 8,28% για την πρώτη και στο 7,92% για την δεύτερη. Η αύξηση αυτή έγινε λόγω της αύξησης των κερδών προ τόκων και φόρων και την μείωσης του συνόλου του ενεργητικού για εκείνο το έτος.

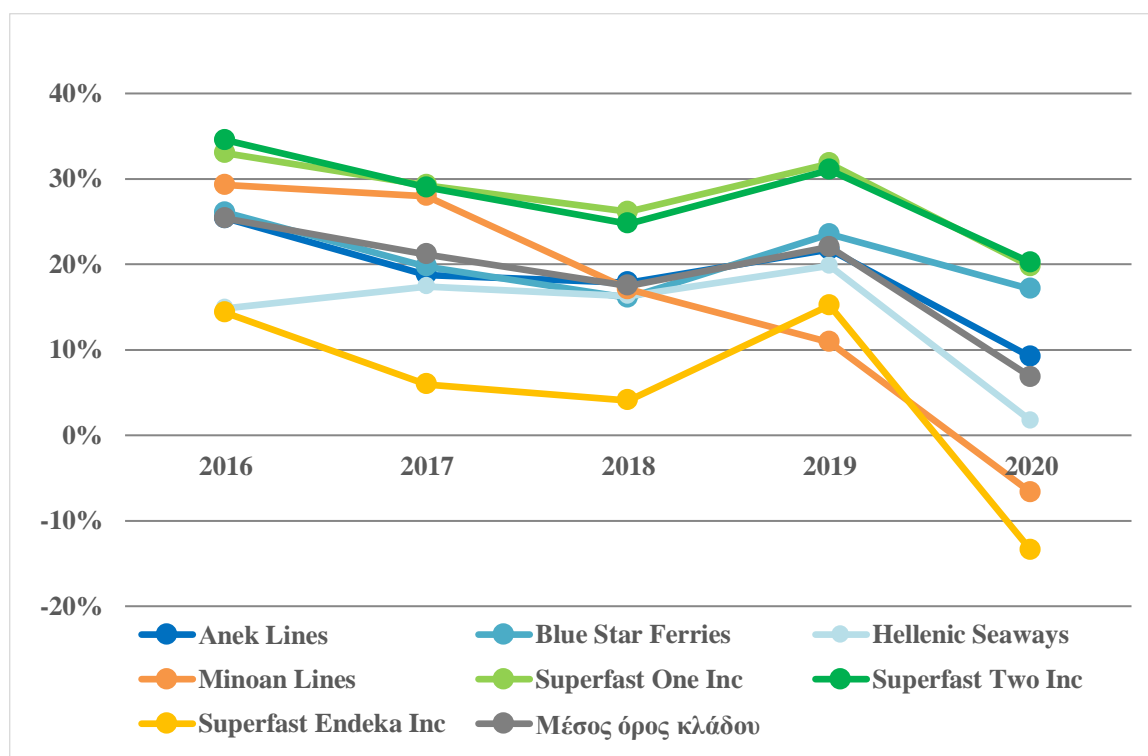
Οι εταιρίες Blue Star Ferries, Minoan Lines και Superfast Endeka έχουν τους χαμηλότερους δείκτες, με την Minoan Lines να έχει καθοδική πορεία και μετά το 2017 να έχει αρνητικό δείκτη, και την Superfast Endeka να έχει όλη την διάρκεια της πενταετίας αρνητικό δείκτη λόγω των ζημιών προ τόκων και φόρων που προκληθήκαν στις εταιρίες από τα υψηλά κόστη πωλήσεων ή άλλα έξοδα των εταιριών όπως έξοδα διοικητικής λειτουργίας και λειτουργίας διάθεσης.

Συμφωνά με τα αποτελέσματα των υπολογισμών που έγιναν για κάθε εταιρία και για κάθε έτος, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο μέσος όρος των τιμών δεν ξεπερνάει το 5%, δηλαδή είναι μη ικανοποιητικός, δείχνοντας την δυσκολία των εταιριών του κλάδου στη χρησιμοποίηση του ενεργητικού για την παραγωγή θετικών αποτελεσμάτων.

5.1.3 Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους

Πίνακας 11: Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020

Μικτό περιθώριο κέρδους	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	25,40%	18,75%	17,86%	21,71%	9,16%
Blue Star Ferries	26,07%	19,74%	16,08%	23,52%	17,11%
Hellenic Seaways	14,86%	17,41%	16,28%	19,84%	1,71%
Minoan Lines	29,29%	27,98%	17,10%	10,92%	-6,68%
Superfast One Inc	33,01%	29,25%	26,15%	31,79%	19,76%
Superfast Two Inc	34,54%	28,99%	24,78%	31,07%	20,21%
Superfast Endeka Inc	14,35%	5,96%	4,09%	15,20%	-13,44%
Μέσος όρος κλάδου	25,36%	21,15%	17,48%	22,01%	6,83%



Γράφημα 6: Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Ο δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους ακολουθεί παρόμοια πορεία για τις περισσότερες εταιρίες. Η πορεία αυτή ξεκινάει με τα τρία πρώτα έτη 2016, 2017 και 2018 στα οποία ο δείκτης μειώνεται σταδιακά κάθε έτος. Έπειτα, το 2019 ο δείκτης επανέρχεται στα επίπεδα του 2016 και τέλος το 2020 ο δείκτης μειώνεται και πάλι. Τα μεγαλύτερα ποσοστά μικτού περιθωρίου κέρδους εμφανίζουν οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two με αυτά της Superfast One να έχει ελάχιστα πιο υψηλά ποσοστά. Συγκεκριμένα, οι τιμές της Superfast One ξεκινούν από την μεγαλύτερη τιμή, 33,01% το 2016, και καταλήγουν στην 19,76% το 2020. Σε ίδια περίπου επίπεδα βρίσκεται η Superfast Two με υψηλότερη τιμή την 34,54% το 2016, η οποία είναι και η υψηλότερη όλων των εταιριών για την εξεταζόμενη πενταετία, και χαμηλότερη την 20,21% το 2020, γεγονός που φανερώνει τα υψηλά μικτά κέρδη των εταιριών και την ικανότητα τους να εκτελούν φτηνές αγορές και να πωλούν σε υψηλές τιμές τις υπηρεσίες τους.

Ομοίως, οι εταιρίες Anek Lines, Blue Star Ferries και Superfast Endeka εμφανίζουν καθοδική πορεία την πρώτη τριετία με την Anek Lines να έχει τιμές δείκτη από 9,16%

(2020) έως 25,4% (2016) και την Blue Star Ferries από 16,08% (2018) έως 25,07% (2016). Η Superfast Endeka έχει το υψηλότερο ποσοστό της το 2018 με 15,2% και το χαμηλότερο αρνητικό της ποσοστό το 2020 με -13,44% το οποίο είναι και το χαμηλότερο στην εξεταζόμενη πενταετία.

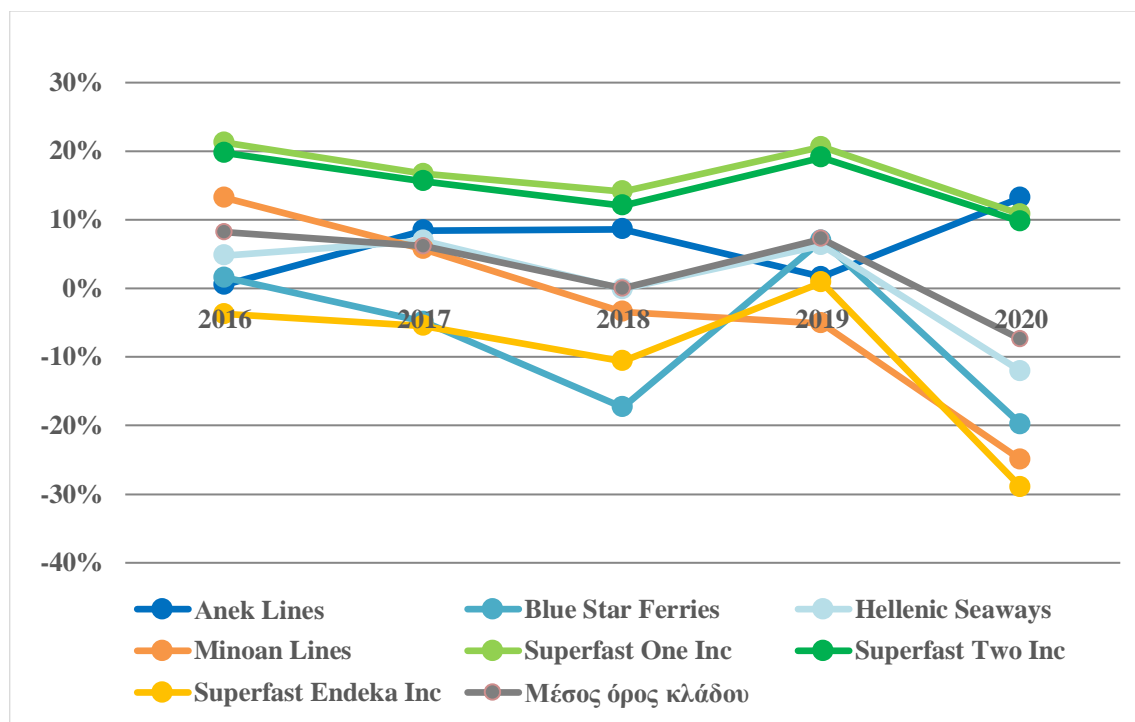
Εξαίρεση αποτελεί η Hellenic Seaways και η Minoan Lines. Η Hellenic Seaways την τετραετία 2016-2019 παρουσιάζει αυξητική τάση στο δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους, με το 2019 το ποσοστό να φτάνει το 19,84%, ενώ το 2020 ο δείκτης έπεσε στο 1,71%. Τέλος, η Minoan Lines, ενώ αρχικά είχε ένα ικανοποιητικό ποσοστό, για όλη την υπόλοιπη πενταετία έχει μειωμένη πορεία φτάνοντας να έχει αρνητικό ποσοστό ως αποτέλεσμα των μειωμένων κύκλων εργασιών της εταιρίας.

Για το κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ο μέσος όρος των τιμών δεν εμφανίζει ιδιαίτερες αυξομειώσεις, με εξαίρεση το 2020 όπου καταγράφεται και η μικρότερη τιμή 6,83%. Ο μειωμένος μέσος όρος της τιμής του δείκτη το 2020 εξαρτάται από τις μειωμένες πωλήσεις που εμφάνισε ο κλάδος εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων κατά του Covid-19.

5.1.4 Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους

Πίνακας 12: Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020

Καθαρό περιθώριο κέρδους	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	0,52%	8,45%	8,61%	1,69%	13,21%
Blue Star Ferries	1,59%	-4,88%	-17,34%	7%	- 19,78%
Hellenic Seaways	4,82%	6,94%	-0,09%	6,31%	- 12,05%
Minoan Lines	13,21%	5,71%	-3,41%	-5,10%	- 24,97%
Superfast One Inc	21,26%	16,71%	14,14%	20,63%	10,81%
Superfast Two Inc	19,75%	15,62%	12,10%	19,10%	9,75%
Superfast Endeka Inc	-3,74%	-5,49%	-10,58%	0,86%	- 28,95%
Μέσος όρος κλάδου	8,2%	6,15%	0,49%	7,21%	-7,42%



Γράφημα 7: Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Μεγαλύτερο καθαρό περιθώριο κέρδους και όμοια πορεία διαχρονικά εμφανίζουν οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two στην εξεταζόμενη πενταετία, με την πρώτη να έχει ελάχιστα πιο υψηλά ποσοστά από την δεύτερη. Αναλυτικότερα, οι δύο εταιρίες, παρόλο που οι πωλήσεις τους ακολουθούν ανοδική πορεία, εμφανίζουν μια μικρή πτώση του δείκτη την τριετία 2016-2018. Αιτία αυτής της πτώσης είναι τα μειωμένα καθαρά κέρδη που απέμειναν στις εταιρίες μετά την αφαίρεση λοιπών εξόδων και φόρων. Σε αντίθεση με την προηγούμενη τριετία, το 2019 οι δύο εταιρίες, με περίπου τις ίδιες πωλήσεις με το προηγούμενο έτος, επανήλθαν και πάλι με υψηλό ποσοστό καθαρού κέρδους, 20,63% για την Superfast One και 19,10% για την Superfast Two, λόγω των αυξημένων καθαρών κερδών που έμειναν στην εταιρία.

Οι εταιρίες Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και Superfast Endeka ακολουθούν και αυτές παρόμοιο μοτίβο με τις προηγούμενες εταιρίες με την διαφορά ότι τα ποσοστά καθαρού περιθωρίου κέρδους είναι πιο χαμηλά. Συγκεκριμένα, η Hellenic Seaways εμφανίζει τον μεγαλύτερο της δείκτη στην διάρκεια της πενταετίας το 2017 με ποσοστό 6,94% και τον χαμηλότερο το 2020 με το αρνητικό ποσοστό -12,05% λόγω των μειωμένων πωλήσεων και των αρνητικών αποτελεσμάτων της εταιρίας. Η Superfast

Ενδεκα την πρώτη τριετία ακολουθεί μια πιο ομαλή πτωτική πορεία, με ποσοστά του δείκτη πάντοτε κάτω του μηδενός, με εξαίρεση το 2019 όπου ο δείκτης ξεπέρασε για λίγο το μηδέν αλλά και πάλι το 2020 η δείκτης έπεσε στο -28,95% ο οποίος είναι και ο χαμηλότερος όλων των εταιριών στην εξεταζόμενη πενταετία. Ομοίως και η Blue Star Ferries η οποία έχει υψηλότερο ποσοστό το 2019 με 7%, η μοναδική χρονιά που ο δείκτης είναι θετικός, και χαμηλότερο ποσοστό το 2020 -19,78%.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εταιρία Anek Lines η οποία, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες, την πρώτη τριετία έχει αυξημένες πωλήσεις και καθαρά κέρδη με αποτέλεσμα ο δείκτης να έχει ανοδική πορεία με θετικά ποσοστά, δείγμα της ικανότητας της να παράγει θετικά αποτελέσματα. Το 2019 είναι το μόνο έτος που ο δείκτης είναι χαμηλός και οριακά πιο πάνω από το μηδέν, ενώ το 2020, όταν οι υπόλοιπες εταιρίες έχουν πραγματοποιήσει λιγιστές πωλήσεις, η Anek έχει τον υψηλότερο δείκτη για το έτος 2020 με ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος.

Από την άλλη μεριά, η Minoan Lines και τα πέντε έτη ακολουθεί πτωτική πορεία, ξεκινώντας το 2016 με ποσοστό 13,21% και καταλήγοντας το 2020 στο -24,87%. Αιτία αυτής της πορείας είναι η μειωμένες πωλήσεις και τα καθαρά κέρδη της εταιρίας.

Ο μέσος όρος των τιμών του κλάδου είναι θετικός αλλά με μικρές αυξομειώσεις όλη την πενταετία εκτός από το 2020. Το υψηλότερο ποσοστό καθαρού περιθωρίου κέρδους είναι το 8,2% το 2016, με το δείκτη να μειώνετε απότομα το 2020 όπου έγινε αρνητικός ως αποτέλεσμα των ζημιών που έχει υποστεί ο κλάδος.

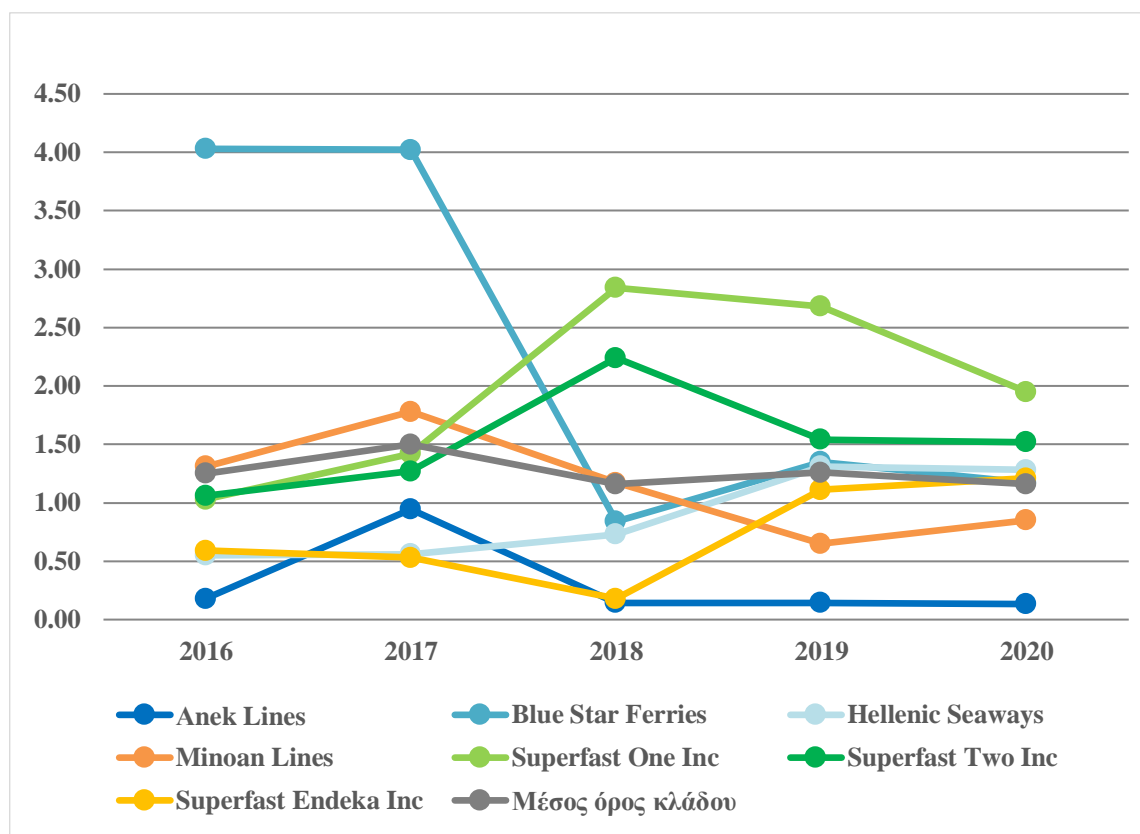
5.2 Αριθμοδείκτες φερεγγυότητας

5.2.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας

Πίνακας 13: Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας, 2016-2020

Γενική ρευστότητα	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	0,18	0,944	0,143	0,145	0,133
Blue Star Ferries	4,030	4,02	0,84	1,35	1,17
Hellenic Seaways	0,550	0,560	0,730	1,310	1,280
Minoan Lines	1,310	1,780	1,170	0,650	0,850

Superfast One Inc	1,030	1,42	2,84	2,68	1,95
Superfast Two Inc	1,060	1,27	2,24	1,54	1,52
Superfast Endeka Inc	0,590	0,53	0,18	1,11	1,21
Μέσος όρος κλάδου	1,25	1,5	1,16	1,26	1,16



Γράφημα 8: Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Εντύπωση προκαλεί η εταιρία Blue Star Ferries που τα δύο πρώτα έτη εμφανίζει ένα πολύ ικανοποιητικό δείκτη γενικής ρευστότητας, περίπου 4, λόγω του υψηλού κυκλοφορούν ενεργητικού της και των χαμηλών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της, τα επόμενα έτη ο δείκτης πέφτει σε μέτρια επίπεδα, δηλαδή μεταξύ ένα και ένα και μισό. Το γεγονός αυτό προκύπτει από την αρκετά μειωμένη αξία του κυκλοφορούν ενεργητικού και την ταυτόχρονη αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της.

Σε παρόμοια επίπεδα βρίσκονται οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two, οι οποίες παρουσιάζουν αύξηση του δείκτη τα έτη 2016 έως 2018 φτάνοντας τις τιμές 2,84 και 2,24, για την Superfast One και Superfast Two αντίστοιχα, τιμές πολύ ικανοποιητικές εφόσον βρίσκονται πάνω του 2. Τα επόμενα έτη, 2019 και 2020 η πορεία αυτή ανατρέπει λόγω της αύξησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων τους με αποτέλεσμα οι δύο εταιρίες να εμφανίσουν μειωμένες τιμές στον αριθμοδείκτη.

Η Hellenic Seaways είναι η μόνη εταιρία που ο δείκτης γενικής ρευστότητας ακολουθεί αυξημένη πορεία κατά την διάρκεια των πέντε ετών. Συγκεκριμένα το 2016 ξεκινάει με 0,55, η οποία θεωρείται μη ικανοποιητική τιμή, και καταλήγει το 2019 και 2020 να έχει τις υψηλότερες τιμές της, 1,3 και 1,28 αντίστοιχα. Αυτό οφείλετε κυρίως στην αύξηση του κυκλοφορούν ενεργητικού της εταιρίας.

Η Superfast Endeka, τα τρία πρώτα έτη εμφανίζει μη ικανοποιητικές τιμές, κάτω του 1, και τα επόμενα έτη λόγω της μείωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ο δείκτης ανέβηκε σε μέτρια επίπεδα, δηλαδή μεταξύ του ένα και ένα και μισό.

Οι εταιρίες Anek Lines και Minoan Lines εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό τους το 2017, 0,94 και 1,78 αντίστοιχα. Μετέπειτα και οι δύο εμφανίζουν μειωμένες τιμές στο δείκτη, με την Anek Lines να φτάνει σε τιμές κοντά στο μηδέν και η Minoan Lines σε τιμές μεταξύ μισό και ένα, τιμές μη ικανοποιητικές.

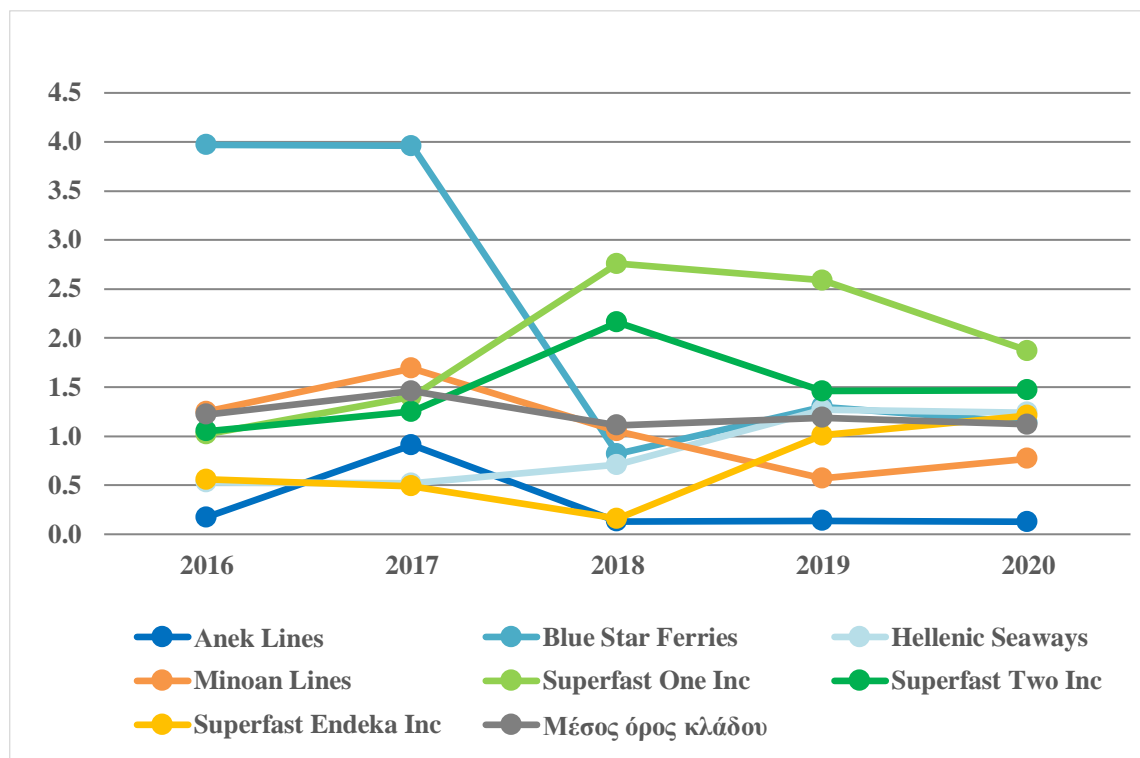
Τέλος, η ρευστότητα του κλάδου θεωρείται μέτρια, εφόσον όλα τα έτη ο μέσος όρος του δείκτη γενικής ρευστότητας βρίσκεται μεταξύ του ένα και ένα και μισού, κάνοντας δύσκολο για τον κλάδο να αντιμετωπίσει μια ανεπιθύμητη εξέλιξη στην ροή των κεφαλαίων κίνησης.

5.2.2 Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας

Πίνακας 14: Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας, 2016-2020

Άμεση ρευστότητα	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	0,175	0,91	0,13	0,138	0,128
Blue Star Ferries	3,970	3,96	0,820	1,3	1,14
Hellenic Seaways	0,53	0,52	0,71	1,27	1,24
Minoan Lines	1,25	1,69	1,05	0,57	0,77

Superfast One Inc	1,02	1,4	2,76	2,59	1,87
Superfast Two Inc	1,05	1,25	2,16	1,46	1,47
Superfast Endeka Inc	0,56	0,49	0,16	1,01	1,21
Μέσος όρος κλάδου	1,22	1,46	1,11	1,19	1,12



Γράφημα 9: Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Την υψηλότερη τιμή του αριθμοδείκτη στην εξεταζόμενη πενταετία έχει η Blue Star Ferries με 3,97 το 2016, τιμή αρκετά ικανοποιητική αφού είναι πιο πάνω από 1,2. Σε αντίθεση με τα πρώτα έτη, η συγκεκριμένη εταιρία το 2018 εμφάνιζε την χαμηλότερη τιμή της, 0,82. Από εκεί και έπειτα οι τιμές τις κινούνται μεταξύ την μία και την μια και μισή μονάδα, γεγονός που φανερώνει την καλή πορεία των άμεσα ρευστοποιήσιμων στοιχείων της εταιρίας.

Αυξητική πορεία έχουν και οι εταιρίες Hellenic Seaways και Superfast Endeka. Η πρώτη ακολουθεί όλη την πενταετία ανοδική πορεία με το 2019 να έχει τιμή στο δείκτη 1,27,

τιμή πάνω από 1,2 άρα και ικανοποιητική. Από την άλλη μεριά, η Superfast Endeka, ξεκινάει διαγράφοντας καθοδική πορεία με το 2018 να έχει το χαμηλότερο δείκτη 0,16 και έπειτα ο δείκτης ανεβαίνει μέχρι και την ικανοποιητική τιμή 1,21.

Οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two ακολουθούν όμοια πορεία κατά τα έτη 2016 έως 2020. Από το 2016 έως το 2018 ακολουθούν ανοδική πορεία με τις δύο εταιρίες να έχουν την υψηλότερη τιμή τους το έτος 2018, με την Superfast One να έχει 2,76 και την Superfast Two να έχει 2,16. Τα επόμενα χρόνια ο δείκτης μειώνεται ελάχιστα αλλά παραμένει μέσα στα όρια που θεωρείται ικανοποιητικός.

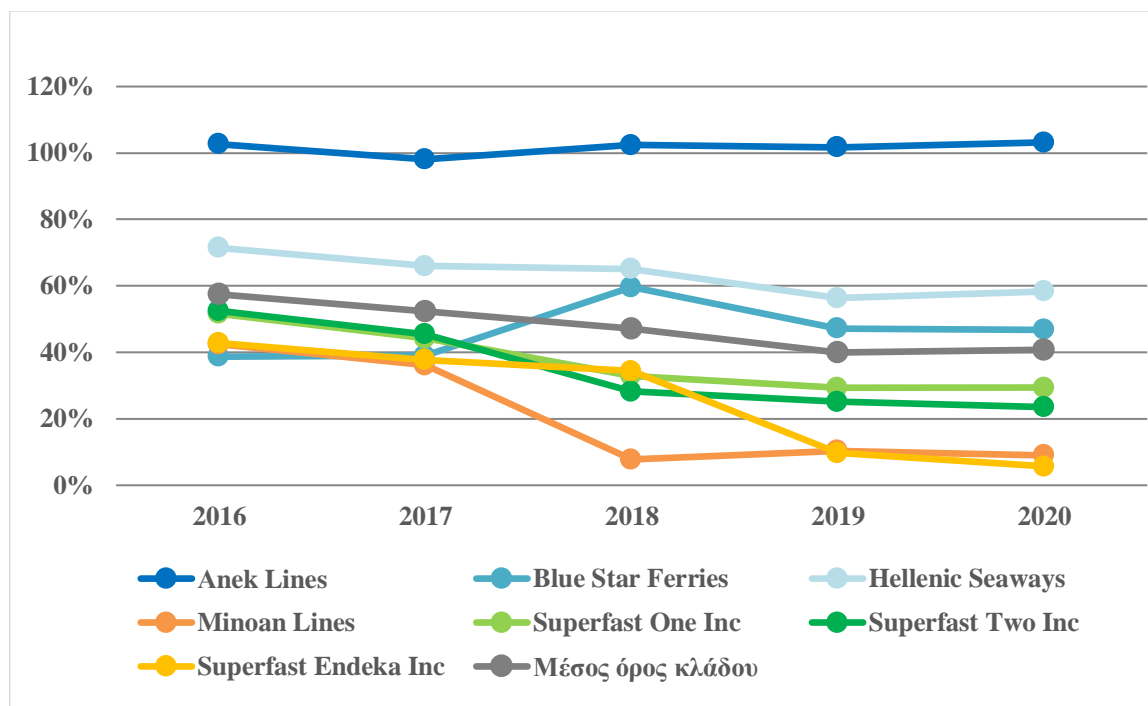
Τέλος, η Anek Lines και η Minoan Lines έχουν αρκετά χαμηλές τιμές στο δείκτη με εξαίρεση το έτος 2017 όπου ο δείκτης της Anek Lines κινείται σε μέτρια επίπεδα με 0,9 και της Minoan Lines σε ικανοποιητικό επίπεδο με 1,69.

Σε επίπεδο κλάδου, ο μέσος όρος των τιμών δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις. Βρίσκεται για όλη την πενταετία άνω της μίας μονάδας δείχνοντας ότι ο κλάδος διατηρείται σε ικανοποιητικά επίπεδα και καλύπτει με άνεση τις άμεσα λήγουσες υποχρεώσεις της.

5.2.3 Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού

Πίνακας 15: Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού, 2016-2020

Συνολική ικανότητα δανεισμού	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	102,71%	98,10%	102,40%	101,70%	103,20%
Blue Star Ferries	38,70%	39%	59,65%	47,16%	46,81%
Hellenic Seaways	71,44%	66%	65,07%	56,35%	58,38%
Minoan Lines	42,46%	36,14%	7,78%	10,36%	9,05%
Superfast One Inc	51,61%	44,23%	32,92%	29,36%	29,41%
Superfast Two Inc	52,49%	45,45%	28,18%	25,12%	23,53%
Superfast Endeka Inc	42,80%	37,77%	34,35%	9,68%	5,71%
Μέσος όρος κλάδου	57,46%	52,38%	47,19%	39,96%	40,87%



Γράφημα 10: Αριθμοδείκτης συνολικής ικανότητας δανεισμού, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Οι τιμές αυτού του δείκτη, για να θεωρείται ότι η εταιρία ανταπεξέρχεται στο σύνολο των υποχρεώσεων της ικανοποιητικά, πρέπει να είναι χαμηλές, ιδανικά χαμηλότερες από 65% περίπου. Με αυτά τα δεδομένα, βλέπουμε ότι οι εταιρίες με το χαμηλότερο δείκτη συνολική ικανότητας δανεισμού είναι η Minoan Lines και η Superfast Endeika. Οι δύο αυτές εταιρίες αρχικά εμφάνισαν τιμές κοντά στο 42%, γεγονός που δείχνει ότι εξ αρχής είχαν χαμηλό ποσοστό άρα και ικανοποιητική διαχείριση των υποχρεώσεων τους. Μετέπειτα τα ποσοστά αυτά μειώθηκαν ακόμα πιο πολύ, φτάνοντας στο 9,05% για την Minoan Lines και στο 5,71% για την Superfast Endeika. Η μείωση αυτή οφείλεται και για τις δύο εταιρίες στην μείωση των συνολικών υποχρεώσεων τους.

Μείωση της τιμής του αριθμοδείκτη έχουν και οι εταιρίες Hellenic Seaways, Superfast One και Superfast Two. Συγκεκριμένα, η Hellenic Seaways το 2016 έχει το μεγαλύτερο ποσοστό με τιμή 71,44% και μέχρι το 2020 κατάφερε να πέσει στο 58,38%, ποσοστό στα όρια του ικανοποιητικού. Ομοίως, οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two οι οποίες κινούνται σε πιο ικανοποιητικά επίπεδα, με το 2016 να έχουν 51,61% και 52,49% και το 2020 να έχουν 29,41% και 23,53% αντίστοιχα, ποσοστά ακόμα πιο ικανοποιητικά.

Η εταιρία Blue Star Ferries είναι η μόνη που αρχικά το ποσοστό συνολικής ικανότητας δανεισμού είναι ικανοποιητικό και μετέπειτα ακολούθησε αυξητική πορεία έως το 2018, όπου έφτασε το 59,65%, το υψηλότερο της εταιρίας για την πενταετία 2016-2020. Η αύξηση αυτή προκλήθηκε με την αύξηση των υποχρεώσεων της εταιρίας και την παράλληλη μείωση του ενεργητικού της. Την επόμενη διετία, το ποσοστό αυτό έφτασε στο 46,81% (2020), ποσοστό που θεωρείται ικανοποιητικό γιατί βρίσκεται κάτω του 66,7% αλλά υψηλότερο σε σχέση με το 2016.

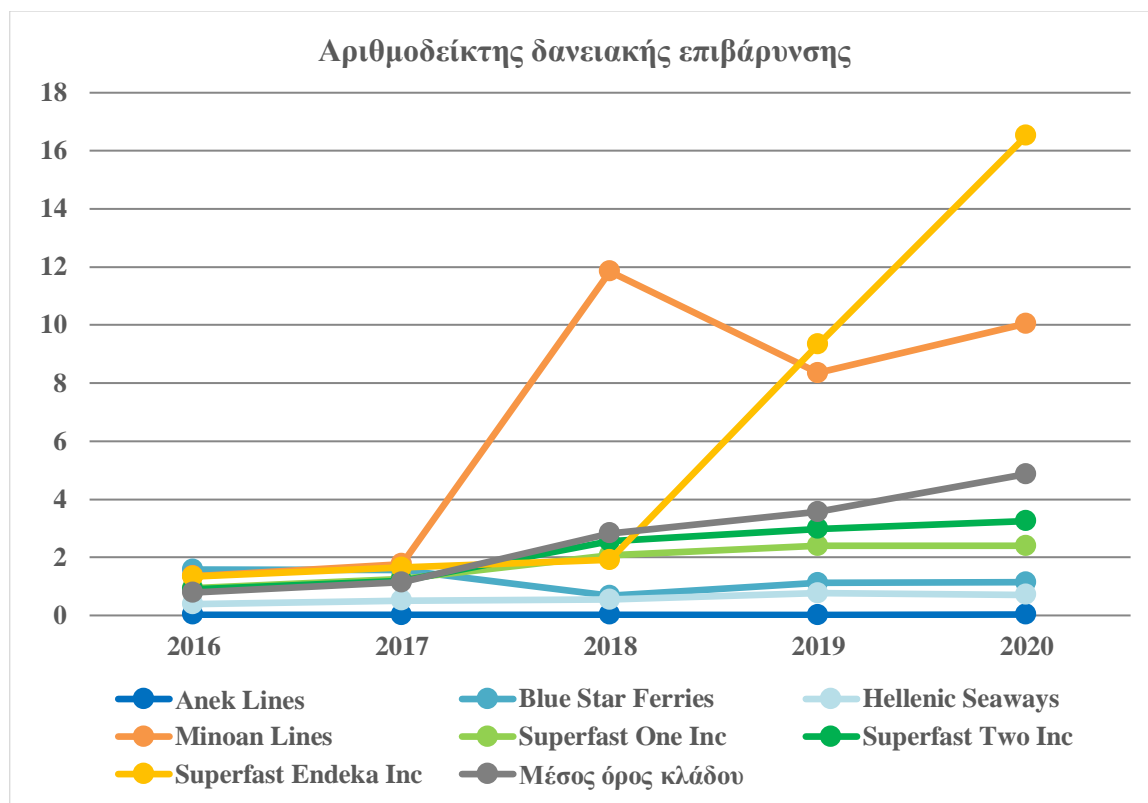
Η Anek Lines, σε αντίθεση με τις περισσότερες εταιρίες, έχει τιμές στο δείκτη πάνω του 100%, αρκετά πάνω του 80%, που σύμφωνα με διεθνείς νόρμες σημαίνει ότι η εταιρία είναι υπερχρεωμένη και αδυνατεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της, είτε είναι βραχυπρόθεσμες είτε μακροπρόθεσμες. Οι υψηλές αυτές τιμές οφείλονται στο γεγονός ότι η εταιρία έχει ένα αρκετά υψηλό ποσό υποχρεώσεων να καλύψει, ποσό που μερικές φορές ξεπερνά το ποσό του ενεργητικού που η εταιρία έχει στην διάθεση της.

Όσο αναφορά το κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ο μέσος όρος της συνολικής ικανότητας δανεισμού για όλη την πενταετία κυμαίνεται κάτω του 66,7%, ακολουθεί καθοδική πορεία με το 2019 ο δείκτης να φτάνει στο 39,96%, είναι το χαμηλότερο ποσοστό και άρα αρκετά ικανοποιητικό.

5.2.4 Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης

Πίνακας 16: Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης, 2016-2020

Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	0,029	0,019	0,023	0,017	0,032
Blue Star Ferries	1,58	1,56	0,68	1,12	1,14
Hellenic Seaways	0,39	0,51	0,54	0,77	0,71
Minoan Lines	1,35	1,77	11,84	8,35	10,05
Superfast One Inc	0,94	1,26	2,07	2,4	2,4
Superfast Two Inc	0,9	1,2	2,55	2,98	3,25
Superfast Endeka Inc	1,34	1,65	1,91	9,33	16,52
Μέσος όρος κλάδου	0,79	1,14	2,83	3,57	4,87



Γράφημα 11: Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Η εταιρία Superfast Endeika εμφανίζει άνοδο της τιμής του δείκτη από το 2018 και μετά ως αποτέλεσμα των συνεχών μειώσεων των ξένων κεφαλαίων. Η αύξηση αυτή του αριθμοδείκτη δείχνει ότι η εταιρία βασίζεται περισσότερο στα ίδια κεφάλαια για να πραγματοποιήσει τους στόχους της.

Και η Minoan Lines παρουσιάζει αύξηση του αριθμοδείκτη λόγω της μείωσης των υποχρεώσεων της, γεγονός που δείχνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν περισσότερο από τους πιστωτές της.

Οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two, τα δύο πρώτα έτη έχουν σχεδόν ίδιο δείκτη, κάτω του ένα που οφείλετε στην αυξημένη χρήση ξένων κεφαλαίων. Την επόμενη τριετία, ο δείκτης αυξάνεται και για τις δύο εταιρίες και υπερβαίνει την μονάδα κατά πολύ, δείχνοντας ότι οι εταιρίες μείωσαν τις υποχρεώσεις τους.

Η Blue Star Ferries δεν εμφανίζει μεγάλες διαφορές μεταξύ των τιμών του δείκτη ανά έτος. Ο δείκτης της είναι πάντα άνω του ένα άρα η εταιρία χρησιμοποιεί περισσότερο τα κεφάλαια των μετόχων της, με εξαίρεση το έτος 2018.

Οι εταιρίες με τις χαμηλότερες τιμές του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης είναι η Hellenic Seaways και η Anek Lines. Και οι δύο έχουν όλη την πενταετία δείκτη κάτω της μονάδας, ειδικά η Anek Lines της οποίας οι τιμές είναι κοντά στο μηδέν. Οι τιμές αυτές προκύπτουν από την αύξηση των υποχρεώσεων των εταιριών και τη χρήση ξένων κεφαλαίων για να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητές τους.

Όσο αναφορά την γενικότερη πορεία του κλάδου, είναι εμφανές ότι ο μέσος όρος του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης ακολουθεί ανοδική πορεία, με το δείκτη να είναι άνω του ένα από το 2017 και μετά. Η άνοδος αυτή αιτιολογείται με την μείωση των ξένων κεφαλαίων που χρησιμοποιούν οι εταιρίες του κλάδου προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους. Φυσικά, οι υψηλές τιμές του μέσου όρου εξαρτώνται από τις τιμές της εταιρίας Minoan Lines και Superfast Ferries οι οποίες εμφανίζουν ακραίες τιμές του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης τα έτη 2018 και 2020.

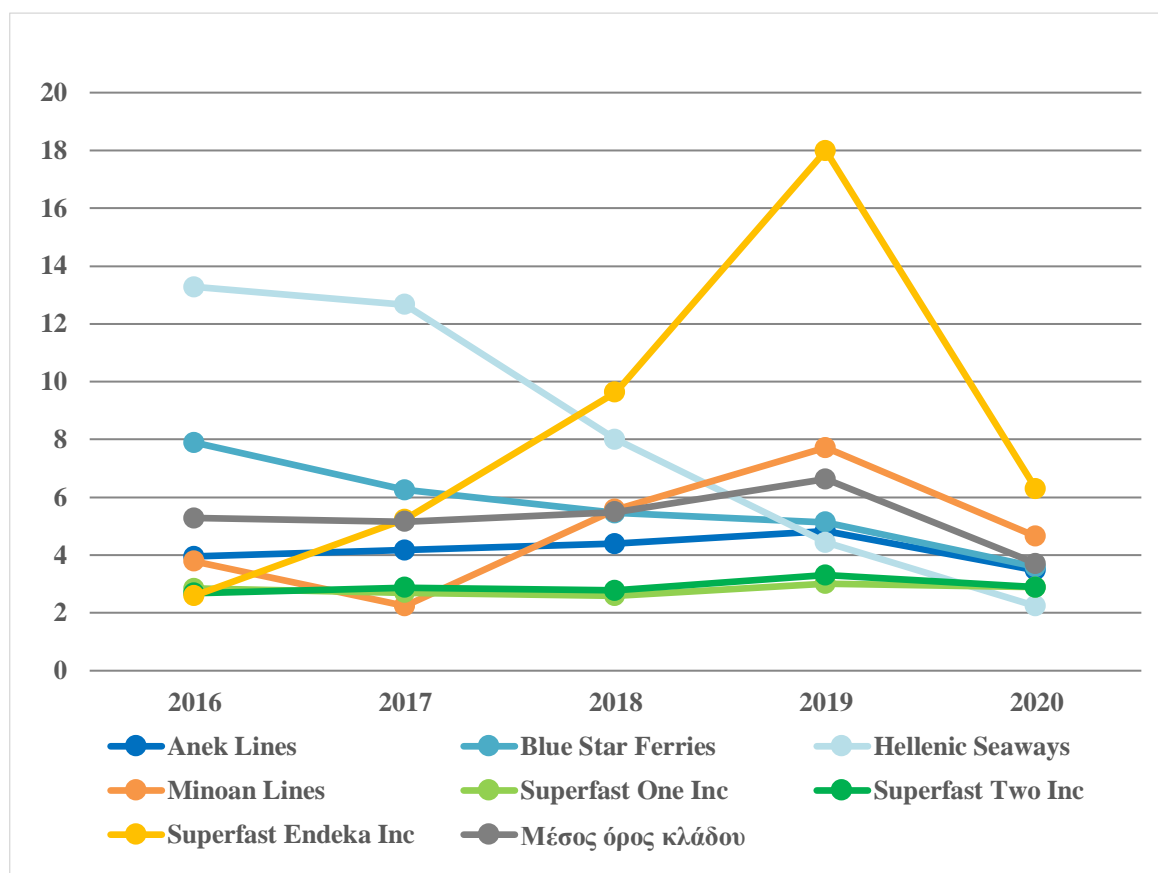
5.3 Αριθμοδείκτες επίδοσης διαχείρισης

5.3.1 Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων

Πίνακας 17: Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων, 2016-2020

Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	3,95	4,17	4,39	4,83	3,47
Blue Star Ferries	7,89	6,25	5,46	5,13	3,59
Hellenic Seaways	13,28	12,67	8,0	4,44	2,23
Minoan Lines	3,78	2,24	5,58	7,72	4,65
Superfast One Inc	2,84	2,70	2,59	3,01	2,89
Superfast Two Inc	2,68	2,87	2,77	3,31	2,89
Superfast Endeka Inc	2,6	5,23	9,63	17,99	6,29

Μέσος όρος κλάδου	5,28	5,16	5,49	6,63	3,71
-------------------	------	------	------	------	------



Γράφημα 12: Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων εμφανίζει η εταιρία Superfast Endeika. Το 2016 ο δείκτης της εταιρίας δεν ξεπερνά το μέσο όρο των υπόλοιπων εταιριών, συγκεκριμένα είναι 2,6. Η αύξηση των πωλήσεων και η μείωση της αξίας των απαιτήσεων από πελάτες της εταιρίας έχει ως συνέπεια την αύξηση της τιμής του δείκτη σε 17,99 το 2019. Η τιμή του δείκτη μειώθηκε το 2020 και πάλι φτάνοντας στο 6,29.

Η Minoan Lines παρουσιάζει και αυτή αύξηση στην ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων μέχρι το 2019, με τιμή 7,72, η οποία το 2020 μειώθηκε και έφτασε σε 4,65 λόγω της μείωσης των πωλήσεων και της σταθερής τιμής των απαιτήσεων. Παράλληλα και οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two, όλη την πενταετία έχουν τιμές οι οποίες είναι οι χαμηλότερες των εξεταζόμενων εταιριών με εξαίρεση το έτος 2019 που παρουσίασαν

τις μεγαλύτερες του τιμές με 3,01 για την Superfast One και 3,31 για την Superfast Two. Η Anek Lines με τιμές μεταξύ του 3,47 και του 4,83 κινείται πάντα κοντά στο μέσο όρο όλων των εταιριών.

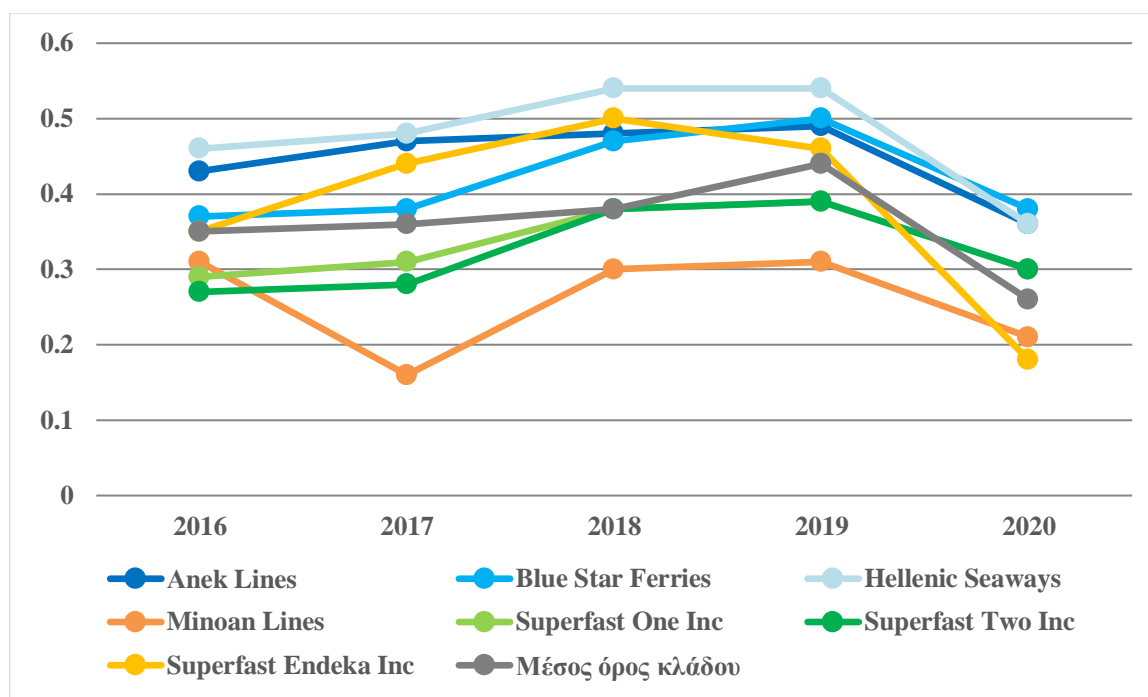
Τέλος, η Hellenic Seaways είναι η μόνη εταιρία με καθοδική πορεία. Με τιμή 13,28 το 2016 κατέληξε να έχει 2,23 το 2020, τιμή από της χαμηλότερες των εξεταζόμενων εταιριών. Αίτια αυτής της μείωσης είναι η συνεχείς αύξηση των απαιτήσεων.

Σε επίπεδο κλάδου, ο μέσος όρος της ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων είναι μέτριος και χωρίς πολλές διαφοροποιήσεις από έτος σε έτος. Συγκεκριμένα, οι τιμές είναι μεταξύ του 3,71 και του 6,63 και ακολουθούν ανοδική πορεία μέχρι το 2019. Ο μέσος όρος των τιμών της ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων είναι επηρεασμένος από τις ακραίες τιμές των εταιριών Hellenic Seaways και Superfast Endeka, ειδικότερα τα έτη 2016, 2017 και 2019, αυξάνοντας για εκείνα τα τρία έτη το μέσο όρο του δείκτη.

5.3.2 Αριθμοδείκτης κυκλοφορικής ταχύτητας ενεργητικού

Πίνακας 18: Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, 2016-2020

Κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού	2016	2017	2018	2019	2020
Anek Lines	0,43	0,47	0,48	0,49	0,36
Blue Star Ferries	0,37	0,38	0,47	0,50	0,38
Hellenic Seaways	0,46	0,48	0,54	0,54	0,36
Minoan Lines	0,31	0,16	0,30	0,31	0,21
Superfast One Inc	0,29	0,31	0,38	0,39	0,30
Superfast Two Inc	0,27	0,28	0,38	0,39	0,3
Superfast Endeka Inc	0,35	0,44	0,5	0,46	0,18
Μέσος όρος κλάδου	0,35	0,36	0,38	0,44	0,26



Γράφημα 13: Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, 2016-2020

Σχολιασμός αποτελεσμάτων:

Μεγάλες τιμές κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού έχει η εταιρία Hellenic Seaways. Οι τιμές της, την πρώτη τετραετία, δεν πέφτουν ποτέ κάτω του 0,46 (2016), με την μεγαλύτερη τιμή τους 0,54, η οποία είναι και η μεγαλύτερη σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρίες για όλη την πενταετία, να εμφανίζεται τα έτη 2018 και 2019. Μόνο το 2020 ο δείκτης έχει τιμή 0,38 λόγω των χαμηλών πωλήσεων που πραγματοποίησε.

Η εταιρία Anek Lines, ακολουθεί μια πιο σταθερή πορεία τα έτη 2016-2019, με τιμές μεταξύ του 0,43 (2016) και του 0,49 (2019). Και αυτή η εταιρία εμφανίζει πτώση το 2020 εξαιτίας των μειωμένων πωλήσεων. Η Blue Star Ferries το 2016 έχει την μικρότερη της τιμή 0,37 και την μεγαλύτερη 0,5 το 2019.

Εντύπωση προκαλεί η Superfast Endeka η οποία το 2018 εμφάνισε τιμή στο δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού 0,5, πολύ πιο υψηλή από το μέσο όρο των εταιριών για εκείνο το έτος. Το 2020 η τιμή αυτή έπεσε κατακόρυφα και έφτασε 0,18, η οποία αποτελεί και την χαμηλότερη όλων των εταιριών.

Οι εταιρίες Superfast One και Superfast Two ακολουθούν παρόμοια πορεία με τιμές σχεδόν πάντα κάτω του μέσου όρου των υπολοίπων εταιριών, γεγονός που δείχνει την δυσκολία των εταιριών στη εύστοχή χρησιμοποίηση του ενεργητικού της.

Η εταιρία με τις χαμηλότερες τιμές του δείκτη είναι η Minoan Lines, η οποία σε αντίθεση με τις περισσότερες εταιρίες εμφανίζει την χαμηλότερη τιμή της το 2017. Η μέγιστή τιμή του αριθμοδείκτη που εμφάνισε είναι η 0,31.

Τέλος, σε επίπεδο κλάδου, ο μέσος όρος κυμαίνεται από 0,35 (2016) έως 0,44 (2019) δείχνοντας ότι ο κλάδος είναι αποδοτικός και διοικείται αποτελεσματικά. Το έτος 2020 έχει την μικρότερη τιμή του 0,26 λόγω της γενικότερης μείωσης των πωλήσεων για το κλάδο.

5.4 Συμπεράσματα

Από την χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών με τους επιλεγμένους αριθμοδείκτες την πενταετία 2016 έως 2020 μπορούν να εξαχθούν βασικά συμπεράσματα που αφορούν την παρούσα και την μελλοντική οικονομική κατάσταση του ακτοπλοϊκού κλάδου. Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η σταθερή και ικανοποιητική πορεία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας διακόπηκε απότομα. Συγκεκριμένα, τα έτη 2016-2019 ο κλάδος έχει σταθερές επιδόσεις με προοπτικές εξέλιξης. Μόνο το έτος 2020 ο κλάδος βρίσκεται σε ύφεση και αυτό αποτυπώνεται στις τιμές των περισσότερων αριθμοδεικτών που υπολογίστηκαν. Η ιδιαιτερότητα αυτού του έτους είναι η εμφάνιση της πανδημίας και οι περιορισμοί που εφαρμόστηκαν για τον διακοπή της διασπορά της. Αυτοί οι περιορισμοί αφορούσαν τις μετακινήσεις των πολιτών και τη θέσπιση μέτρων υγειονομικής προστασίας. Όλα τα παραπάνω, μείωσαν κατά ένα μεγάλο ποσοστό τους επιβάτες που χρησιμοποιούν την ακτοπλοΐα για τις μετακινήσεις τους και κατά επέκταση μειώθηκαν και οι πωλήσεις και τα έσοδα των εταιριών προκαλώντας αυτή την πτώση στις τιμές των δεικτών που εξετάστηκαν.

Αναλυτικότερα, από τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας που υπολογίστηκαν όλοι εμφανίζουν ικανοποιητικές τιμές εκτός του έτους 2020. Συγκεκριμένα, η αποδοτικότητα του κλάδου θεωρείται μέτρια όσο αναφορά την εύστοχη και αποτελεσματική χρησιμοποίηση των κεφαλαίων της. Επιπλέον, τα μικτά και καθαρά κέρδη του κλάδου είναι ικανοποιητικά δείχνοντας την αποτελεσματική διοίκηση των εταιριών και την

πραγματοποίηση κερδών. Εξαίρεση αποτελεί το έτος 2020 όπου οι περισσότεροι δείκτες εμφάνισαν πτώση. Ειδικότερα, οι αρνητικές τιμές των δεικτών βιομηχανικής αποδοτικότητας και καθαρού περιθωρίου κέρδους αποτυπώνουν τις ζημίες του κλάδου λόγω των μειωμένων κύκλων εργασιών.

Επιπλέον, οι δείκτες φερεγγυότητας που υπολογίστηκαν δείχνουν ότι για όλη την πενταετία η ρευστότητα του κλάδου παραμένει σταθερή και είναι ικανή να καλύψει τις άμεσα λήγουσες υποχρεώσεις των εταιριών και ταυτόχρονα οι εταιρίες δυνατές να καλύψουν τις συνολικές υποχρεώσεις, βραχυχρόνιες ή μακροχρόνιες, από την περιουσία τους. Παράλληλα, μείωσαν το επίπεδο δανεισμού τους και χρησιμοποιούν κεφάλαια που προέρχονται από τους μετόχους των εταιριών και όχι από πιστωτές για να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους.

Τέλος, από τους δείκτες επίδοσης διαχείρισης που υπολογίστηκαν εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο κλάδος δεν παρουσιάζει κίνδυνο να εμφανίζει ζημίες από πελάτες εφόσον οι απαιτήσεις του μετατρέπονται σε ταχύτητα σε διαθέσιμα για όλη την πενταετία 2016-2020. Επίσης, οι εταιρίες του κλάδου χρησιμοποιούν εντατικά τα περιουσιακά στοιχεία τους για την δημιουργία πωλήσεων με εξαίρεση το έτος 2020.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Στο κεφάλαιο 1.3 παρουσιάστηκαν μερικά από τα κύρια και χρόνια προβλήματα που έρχεται αντιμέτωπος ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας. Στα υπάρχοντα προβλήματα που έχουν ήδη αναφερθεί, όπως υψηλή φορολογία σε επιχειρήσεις του κλάδου, αυξανόμενες τιμές καυσίμων, προσαρμογή σε μελλοντικά περιβαλλοντικά πλαίσια και ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές, προτίθεται και ένα νέο πρόβλημα, αυτό είναι οι επιρροές της πανδημίας. Η αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων και κατά επέκταση η διασφάλιση της καλής πορείας του κλάδου είναι μονόδρομος για ένα κλάδο που προσφέρει αρκετά οικονομικά οφέλη σε όλες τις πτυχές της οικονομίας. Κύριο ρόλο στις αλλαγές που πρέπει να υλοποιηθούν για το καλύτερο μέλλον της ακτοπλοΐας διαδραματίζει το κράτος και τα κατάλληλα ρυθμιστικά πλαίσια που θεσπίζει ώστε να διατηρήσει το κλάδο σε ικανοποιητικά επίπεδα. Παρακάτω προτείνονται μερικές προτάσεις πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας (IOBE, Ιανουάριος, 2021).

Αρχικά, η μείωση του Φ.Π.Α. θεωρείται απαραίτητη για το μέλλον της ακτοπλοΐας. Η υψηλή φορολογία που εφαρμόζεται στην ακτοπλοΐα, συγκεκριμένα 24%, είναι από τις πιο υψηλές των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28 καθώς οι περισσότερες χώρες με αυξημένη επιβατική κίνηση έχουν Φ.Π.Α. μεταξύ 6% και 10%. Η προσαρμογή του Φ.Π.Α. στο επίπεδο του 13% ή και χαμηλότερου θα ωφελήσει αρκετά το κλάδο και τις εταιρίες του καθώς οι ναύλοι των εισιτηρίων θα μειωθούν, τα εισιτήρια θα έχουν πιο προσιτές τιμές με αποτέλεσμα την αύξηση των επιβατών και την κερδοφορία των εταιριών. Επίσης, με την μείωση του Φ.Π.Α. οι ελληνικές εταιρίες θα είναι πιο ανταγωνιστικές σε σχέση με τις υπόλοιπες που δραστηριοποιούνται στην ίδια περιοχή, όπως στην Αδριατική θάλασσα που ελληνικές εταιρίες ανταγωνίζονται ιταλικές.

Επιπλέον, οι ακτοπλοϊκές εταιρίες χρειάζονται την στήριξη του κράτους για την προσαρμογή στους νέους περιβαλλοντικούς κανόνες. Οι κανόνες αυτοί θεσπίστηκαν από την Ε.Ε. στο πλαίσιο της δημιουργίας μιας οικονομίας μηδενικών εκπομπών αερίου θερμοκηπίου (net-zero emissions) έως το 2050. Η προσαρμογή της ακτοπλοΐας σε αυτό το νομοθετικό πλαίσιο, που επιβαρύνει οικονομικά ακόμα πιο πολύ τις εταιρίες, μπορεί να υλοποιηθεί εύκολα με μέτρα στήριξης όπως επιχορηγήσεις για αγορά νέων πλοίων, για υποδομές και λοιπές ανακατασκευές πλοίων ώστε να είναι ικανά να λειτουργήσουν με τα νέα καύσιμα. Επίσης κρατικές επιχορηγήσεις πρέπει να δίνονται για οικονομική

ενίσχυση και ως κίνητρο για αγορά και χρήση των νέων εναλλακτικών καυσίμων, τα οποία είναι αρκετά πιο ακριβά.

Ταυτόχρονα, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών είναι αναγκαία για το καλύτερο μέλλον της ακτοπλοΐας. Βασικές αλλαγές και τροποποιήσεις πρέπει να γίνουν στα λιμάνια, ιδίως σε αυτά που εξυπηρετούν μεγάλο όγκο επιβατών ή φορτίων τους μήνες με αυξημένη κίνηση. Αυτό θα καταστήσει πιο εύκολη την εξυπηρέτηση των επιβατών και οχημάτων και των περιορισμό των καθυστερήσεων.

Τέλος, μέτρα στήριξης χρειάζονται και για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας. Οι ιδιαιτέρες συνθήκες και τα υγειονομικά πρωτόκολλα μειωμένων επιβατών έφεραν πτώση στην επιβατική κίνηση και μειωμένα κέρδη στις εταιρίες επιβατηγού ναυτιλίας. Ειδικότερα για το έτος 2020 καταγράφηκε πτώση της επιβατικής κίνησης κατά 53% για τις γραμμές του εσωτερικού και 69% για τις γραμμές τις Αδριατικής θάλασσας σε σχέση με το 2019. Με αυτά τα στοιχεία, είναι δεδομένο ότι η επιβατηγός ναυτιλία έχει ανάγκη για οικονομικές ενισχύσεις με βάση το κέρδος των προηγούμενων ετών για να μπορέσει να συνεχίσει την καλή οικονομική της πορεία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Αγγελος Μ. Παντουβάκης, «*Η λογική του Μάρκετινγκ*», Εκδόσεις Λιβανή Ι.Κ.Ε., 2020

Αγγελος Παντουβάκης, Γεώργιος Σιώμκος, Ευάγγελος Χρήστου, «*Μάρκετινγκ*», Εκδόσεις Λιβανή, 2015

Κωνσταντίνος Δ. Ζοπουνίδης, «*Βασικές Αρχές Χρηματοοικονομικού Μάνατζμεντ*», Εκδόσεις Κλειδάριθμός, 2013

Ζοπουνίδης, (2021). Βασικές αρχές στην χρηματοοικονομική ανάλυση των επιχειρήσεων. *Naftemporiki.gr*, Available at: <https://naftemporiki.gr/story/1807840/basikes-arxes-sti-xrimatooikonomiki-analusi-epixeiriseon>

Ζοπουνίδης, (2021). Δείκτες επίδοσης της επιχείρησης. *Naftemporiki.gr*, Available at: <https://naftemporiki.gr/story/1815573/deiktes-epidosis-tis-epixeirisis>

Ζοπουνίδης, (2020). Πως εκτιμάται η αποδοτικότητα μιας επιχείρησης. *naftemporiki.gr*, Available at: <https://naftemporiki.gr/story/1603575/pos-ektimatai-i-apodotikotita-mias-epixeirisis>

Ζοπουνίδης, (2020). Πως μετριέται η φερεγγυότητα μίας επιχείρησης. *Insurance daily news*, Available at: <https://www.insurancedaily.gr/pos-metrietai-feregyotita-mias-epicheirisis/>

IOBE, «*Η επιβατηγός ναυτιλίας στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές*», Αθήνα, 2021

Μιχαλόπουλος Μιχαήλ, Γρηγορούδης Ευάγγελος, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης, «*Στρατηγική των επιχειρήσεων*», Εκδόσεις Κλειδάριθμος, 2007

Μπιντέλας, (2019). «*Χρηματοοικονομική ανάλυση και συγκριτική αξιολόγηση της εγχώριας ακτοπλοϊκής ναυτιλίας*». Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης, Πολυτεχνείο Κρήτης

Νικόλαος Ματσατσίνης, Ευάγγελος Γρηγορούδης, Χρυσοβαλάντης Γαγγάνης, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης, «*Ανάπτυξη και λειτουργία Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων*», Εκδόσεις Κλειδάριθμος, 2010

Ρασούλης, (2019). «Χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα». Τμήμα Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Το Βήμα, (2008). «Οι 10 σημαντικότεροι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες», Available at: <https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/oi-10-simantikoteroi-xrimatooikonomikoi-arithmodeiktes/>

Anek Lines, «Εταιρικό προφίλ/Η Εταιρία», Available at: <https://www.anek.gr/el/company-profile/company/>

Anek Lines, «Εταιρικό προφίλ/Ιστορία», Available at: <https://www.anek.gr/el/company-profile/history/>

Anek Lines, «Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις 2016-2020», Available at: <https://www.anek.gr/el/investors-centre/results/>

Attica Group, «Ενημέρωση επενδυτών, οικονομικά αποτελέσματα 2016-2020», Available at: <https://attica-group.com/el/ενυμέρωση-επενδυτών/οικονομικά-στοιχεία.html>

Attica Group, «Όμιλος Attica/Ιστορική Αναδρομή», Available at: <https://attica-group.com/el/%CE%BF-%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%BF%CF%82-attica/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE.html>

Minoan Lines, «Ετήσια οικονομικά στοιχεία 2016-2020», Available at: <https://www.minoan.gr/financial-info>

Minoan Lines, «Καλωσορίσατε στην Minoan Lines», Available at: <https://www.minoan.gr/page/6/plirofories>

Minoan Lines, «Καλωσορίσατε στην Minoan Lines/Ιστορική Αναδρομή», Available at: <https://www.minoan.gr/page/4503/istoriki-diadromi>

naftemporiki.gr, (2020). «Ακριβότερα εισιτήρια στην ακτοπλοΐα». Available at: <https://m.naftemporiki.gr/story/1547691/akribotera-eisitiria-stin-aktoploia>

naftemporiki.gr, (2022). «*Νέα αύξηση τιμών εξετάζουν οι ακτοπλόοι - Θα αγγίξει το 7%*». Available at: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1877487/nea-auksisi-timon-eksetazoun-oi-aktoplooi-tha-aggizei-to-7>

naftemporiki.gr, (2019). «*Το αυξημένο κόστος καυσίμων οδηγεί σε ανατιμήσεις εισιτηρίων*», Available at: <https://m.naftemporiki.gr/story/1433065/to-auksimeno-kostos-kausimon-odigei-se-anatimiseis-eisitirion>

Wikipedia, «*Minoan Flying Dolphins*», Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Minoan_Flying_Dolphins