



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΠΑΤΡΩΝ**  
UNIVERSITY OF PATRAS

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ  
(ΠΡΩΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ)

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η πορεία του ομίλου Attica στην περίοδο της  
ελληνικής κρίσης.»**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΦΟΙΤΗΤΡΙΩΝ :

**ΔΙΠΛΑΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ** του ΤΡΥΦΩΝ **ΑΜ: 16362**  
**ΓΚΙΩΝΗ ΕΛΕΝΗ** του ΓΕΩΡΓΙΟΥ **ΑΜ: 16363**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΤΟΒΑΣ

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων/Μεσολογγίου του ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε από τις φοιτήτριες Δίπλαρου Σταυρούλα και Γκιώνη Ελένη. Θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες σε όλους όσους συνέβαλαν στο να ολοκληρώσουμε την παρούσα πτυχιακή εργασία, χωρίς την βοήθεια των οποίων δεν θα μπορούσαμε να προβούμε στην επιτυχή ολοκλήρωσή της.

Επίσης επιθυμούμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέποντα καθηγητή μας κ. Δημήτριο Ντόβα διότι μας έδωσε την δυνατότητα να ασχοληθούμε με ένα τόσο ενδιαφέρον θέμα, καθώς και για την καθοδήγηση που μας παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας.

Τέλος δεν θα μπορούσαμε να μην ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας για την αμέριστη υποστήριξή τους και την υπομονή τους κατά τη διάρκεια συγγραφής της εργασίας.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Εδώ και αρκετά χρόνια η ναυτιλία – ακτοπλοΐα συμβάλλει με ποικίλους τρόπους στην ευημερία όλων των κοινωνιών. Το θαλάσσιο εμπόριο, η επικοινωνία με άλλα λιμάνια, η ανταλλαγή αγαθών και η ανακάλυψη καινούριων περιοχών αποτελούν μερικούς από αυτούς τους τρόπους. Αναντίρρητα, τα λιμάνια αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες που συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη της κάθε περιοχής.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η ανάδειξη των εννοιών του τουρισμού και της ακτοπλοΐας καθώς και η ανάλυση ενός από τους σημαντικότερους ακτοπλοϊκούς ομίλους της χώρας που φέρει την επωνυμία « Attica A.E Συμμετοχών ».

Η χρηματοοικονομική ανάλυση που θα διεξαχθεί στην δεύτερη ενότητα της εργασίας θα παρουσιάσει την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών τα τελευταία χρόνια και πιο συγκεκριμένα από το 2010 – 2018, τα οποία χαρακτηρίζονται έντονα από το φαινόμενο της οικονομικής ύφεσης που επικρατεί στην χώρα μας. Στην συνέχεια για κάθε αριθμοδείκτη που θα υπολογιστεί, θα παρουσιαστούν και τα αντίστοιχα συμπεράσματα.

Τέλος, στο κεφάλαιο 8 θα παρουσιαστούν κάποια γενικότερα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν συνολικά, έπειτα από την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

**Λέξεις Κλειδιά:** ακτοπλοΐα, τουρισμός, όμιλος Attica, χρηματοοικονομική ανάλυση, αριθμοδείκτες, οικονομική ύφεση.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

## Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	iii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	ix
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	xiii
ΑΠΟΔΟΣΗ ΟΡΩΝ.....	xiv
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	xv
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	1
1.1Ο Όρος του Τουρισμού .....	1
1.2Διακρίσεις του τουρισμού .....	1
1.3 Η ιστορική εξέλιξη του τουρισμού.....	2
1.4 Η σημασία των μεταφορών στον τουρισμό.....	3
1.5 Η ναυτιλία και η σημασία της .....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ.....	6
2.1 Όρος και ιστορική αναδρομή της Ακτοπλοΐας.....	6
2.2 Δραστηριότητα .....	8
2.3 Χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής αγοράς.....	8
2.4 Συνολική συμβολή στην οικονομία.....	8
2.5 Η θαλάσσια μεταφορά και οι διακρίσεις της.....	10
2.6 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς.....	10
2.7 Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο μετά την ψήφιση του Νόμου 2932/2001 (άρση του cabotage)	12
2.8 Διαρθρωτικές ενέργειες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών με σκοπό να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός.....	15
2.9 Διάρθρωση του κλάδου .....	16

2.10 Ακτοπλοϊκός στόλος.....	18
2.11 Τουρισμός και Ακτοπλοΐα .....	19
2.12 Η λιμενική υποδομή και τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας.....	20
2.13 Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες.....	21
2.14. Ανάλυση SWOT για τον κλάδο της Ακτοπλοΐας.....	27
2.15 Βασικά προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας.....	29
2.16 Η ακτοπλοΐα κατά την οικονομική κρίση .....	30
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ</b>	
<b>Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.</b>	
3.1 ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ.....	33
3.2 Ιστορική αναδρομή.....	35
3.3 Οργανωτική Δομή - Μετοχική Σύσταση .....	39
3.4 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ .....	40
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ</b> .....	42
4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	42
4.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ.....	42
4.3 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ.....	43
4.4 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ .....	46
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ</b> .....	48
5.1 Superfast Ferries .....	48
5.2 Blue Star Ferries .....	48
5.3 Hellenic Seaways.....	50
5.4 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ .....	50
5.4.1 ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	50
5.4.2 Υγεία και Ασφάλεια .....	52
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ – ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ</b> .....	53

6.1 ANEK LINES.....	53
6.2 MINOAN LINES .....	54
6.3 NEL LINES .....	55
6.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ( 2010 – 2018).....	55
6.5 ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ, ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ.....	61
7.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ( 2010 -2018 ) .....	61
7.1.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2010.....	61
7.1.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2011 .....	63
7.1.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2012 .....	65
7.1.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2013 – 2014.....	67
7.1.5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2015 .....	69
7.1.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2016.....	71
7.1.7 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2017 .....	73
7.1.8 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2018 .....	75
7.2 ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ( ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ).....	77
7.3 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΜΙΛΟΥ.....	78
7.3.1 ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA) :.....	80
7.3.2 ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE).....	82
7.3.3 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ .....	83
7.3.4 ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	85
7.3.5 ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	86
7.3.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ.....	88
7.3.7 ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ Ή ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ .....	89
7.3.8 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	91

7.3.9 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ .....	92
7.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ .....	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	95
8.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	97



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 : Πίνακας μέσου όρου ηλικίας του ελληνικού στόλου από το 1996 – 2007. ....	19
Πίνακας 2 : Θυγατρικές εταιρείες του ομίλου ANEK LINES. ....	22
Πίνακας 3 : Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου MINOAN LINES. ....	23
Πίνακας 4 : Θυγατρικές εταιρείες του ομίλου NEL LINES. ....	24
Πίνακας 5 : Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου HELLENIC SEAWAYS. ....	25
Πίνακας 6 : Μέλη και Ιδιότητες του Δ.Σ του ομίλου. ....	39
Πίνακας 7 : Αριθμός εργαζομένων, αποχωρήσεων και προσλήψεων για τα έτη 2014 – 2017. ....	51
Πίνακας 8 : Συνολική Εικόνα Εισηγμένων Εταιριών & Hsw. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.) ....	58
Πίνακας 9 : Συνολική Εικόνα Εισηγμένων Εταιριών & Hsw. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.) ....	58
Πίνακας 10 : Αριθμός πλοίων που κατέχουν όλες οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.) ....	59
Πίνακας 11 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	61
Πίνακας 12 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) ....	62
Πίνακας 13 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	63
Πίνακας 14 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) ....	64
Πίνακας 15 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	65
Πίνακας 16 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) ....	66
Πίνακας 17 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	67
Πίνακας 18 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) ....	68
Πίνακας 19 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	69
Πίνακας 20 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) ....	70
Πίνακας 21 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) ....	71

Πίνακας 22: Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) .....	72
Πίνακας 23 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) .....	73
Πίνακας 24 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) .....	74
Πίνακας 25 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή (www.attica-group.com) .....	75
Πίνακας 26 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή (www.attica-group.com) .....	76
Πίνακας 27 : Συγκεντρωτικά Οικονομικά Μεγέθη 2010 – 2013 ομίλου ATTICA. Πηγή (XRTC Ferry Report 2014 GR.).....	77
Πίνακας 28 : Συγκεντρωτικά Οικονομικά Μεγέθη 2013 – 2017 ομίλου ATTICA. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.).....	77

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 : Η Διακίνηση των επιβατών σε ποσοστά ανά εταιρεία.....	16
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Η διάρθρωση του ομίλου Attica.....	33
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3 : Μετοχική Σύνθεση Ομίλου.....	40
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4 : Παρουσίαση του εφαρμοσμένου οργανογράμματος.....	41
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5 : Μερίδια αγοράς σχετικά με το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή ΧRTC Ferry Report 2018 GR. ).....	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6 : Μερίδια αγοράς σχετικά με την κίνηση των αυτοκινήτων στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή ΧRTC Ferry Report 2018 GR. ).....	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7 : Μερίδια αγοράς σχετικά με την κίνηση των φορτηγών στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή ΧRTC Ferry Report 2018 GR. ).....	57
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8 : Απεικόνιση του δείκτη απόδοσης συνολικού ενεργητικού.....	81
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη απόδοσης συνολικού ενεργητικού. .....	81
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10 : Απεικόνιση του δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων.....	82
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων.....	83
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12 : Απεικόνιση του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους.....	84
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους.....	84
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14 : Απεικόνιση του καθαρού περιθωρίου κέρδους.....	85
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους.....	86
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16 : Απεικόνιση του δείκτη γενικής ρευστότητας.....	87
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη γενικής ρευστότητας.....	87
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18 : Απεικόνιση του δείκτη κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού.....	88
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού. ....	89
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20 : Απεικόνιση του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης.....	90

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης. ....	90
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22 : Απεικόνιση του δείκτη ίδια προς ξένα κεφάλαια.....	91
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23 : Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη ίδια προς ξένα κεφάλαια.....	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24 : Απεικόνιση του συντελεστή μόχλευσης. ....	93
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25 : Απεικόνιση της εξέλιξης του συντελεστή μόχλευσης. ....	93

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- UNESCO : United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
- Π.Π : Παγκόσμιος Πόλεμος
- Ετ. : Εταιρεία
- ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν
- Β.Α : Βόρειο – Ανατολικό
- AML : Africa Morocco Link
- MIG : Marfin Investment Group
- HSW : Hellenic Seaways
- UIC : International Union of railways
- Α.Ε : Ανώνυμη Εταιρεία
- ABS : America Bureau of Shipping
- Α.Ν.Ε : Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία
- ΔΑΝΕ : Δωδεκανησιακή Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία
- Δ.Σ : Διοικητικό Συμβούλιο
- BMCE : Bank of Africa Group
- ΔΕΠΑ : Δημόσια Επιχείρηση Αερίου
- LNG : Liquefied Natural Gas
- ISO : International Organization for Standardization
- S.W.O.T : Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
- ISM : International Safety Management
- SOLAS : International Convention for the Safety of Life at Sea
- HELMEPA : Hellenic Marine Environment Protection Association
- Ε/Γ – Ο/Γ : Επιβατηγό – Οχηματαγωγό
- ISPS : International Ship & Port Facility Security
- HACCP : Hazard Analysis and Critical Control Points
- Wi-Fi : Wireless Fidelity
- ΥΕΝ : Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- EBITDA : Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization

## ΑΠΟΔΟΣΗ ΟΡΩΝ

- **Κύκλος Εργασιών :** Ο κύκλος εργασιών μιας επιχείρησης αφορά στα συνολικά έσοδά της.
- **EBITDA:** EBITDA είναι τα αρχικά του Earnings before Interest, Tax, Depreciation, and Amortization δηλαδή τα κέρδη μίας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι, και απόσβεση. Το EBITDA χρησιμοποιείται από οικονομικούς αναλυτές και επενδυτές χρηματιστηρίου για να καταλάβουν την ανάπτυξη και το πραγματικό κέρδος επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις που έχουν εισηχθεί σε χρηματιστήρια είναι υποχρεωμένες να δημοσιοποιούν τα οικονομικά τους στοιχεία, όπως το EBITDA, και επομένως στο διαδίκτυο εύκολα βρίσκουμε το EBITDA πολλών μεγάλων επιχειρήσεων.
- **Αποτελέσματα Χρήσης :** Η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, δείχνει το τι προέκυψε από την λειτουργία της Επιχείρησης κατά την διάρκεια του έτους. Δηλαδή, δείχνει το τι οικονομικό αποτέλεσμα (κέρδος ή ζημία) είχε η επιχείρηση από την λειτουργία της στον χρόνο που πέρασε, δηλαδή στην χρήση.
- **Ισολογισμός :** Ισολογισμός είναι ένας λογιστικός πίνακας που εμφανίζει τα περιουσιακά στοιχεία (Ενεργητικό), τις Υποχρεώσεις και τις Απαιτήσεις μιας επιχείρησης σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Συνήθως, στο αριστερό του μέρος εμφανίζεται το Ενεργητικό (έσοδα) και στο δεξί το Παθητικό (έξοδα). Αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή (“φωτογραφία” της επιχείρησης). Διαχωρίζει ενεργητικό και υποχρεώσεις σε Βραχυπρόθεσμα (<1 έτος) και σε Μακροπρόθεσμα (>1 έτος).

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφίβολα, στην σημερινή εποχή που ζούμε η συμβολή του κλάδου της ακτοπλοΐας είναι βαρύνουσας σημασίας διότι αυτή αποτελεί μια από τις κυριότερες πηγές εσόδων της χώρας μας για την τόνωση της οικονομίας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας, σε πρώτο πλάνο είναι η ανάδειξη των εννοιών του τουρισμού και της ακτοπλοΐας και έπειτα η παρουσίαση και η χρηματοοικονομική ανάλυση του ομίλου Attica για τα έτη 2010 – 2018. Στον όμιλο Attica εντάσσονται οι κάτωθι εταιρείες: Superfast Ferries, Blue Star Ferries και η Hellenic Seaways. Από αυτές τις εταιρείες μόνο η HSW δεν έχει εισηχθεί στο Χρηματιστήριο.

Πιο συγκεκριμένα η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελείται από 8 κεφάλαια :

### ✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> :

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστεί ο ορισμός του τουρισμού, οι διακρίσεις του, η ιστορική του εξέλιξη στον χρόνο και τέλος θα γίνει μια συσχέτιση του τουρισμού με την ακτοπλοΐα η οποία αποτελεί προοικονομία για το κεφάλαιο το δεύτερο. Επίσης θα αναδειχτεί και η σημασία της θαλάσσιας μεταφοράς.

### ✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> :

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στον όρο και την ιστορική αναδρομή της ακτοπλοΐας, στους τομείς τους οποίους δραστηριοποιείται, στην συμβολή της στην οικονομία, στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας και στις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες που υπάρχουν στην χώρα μας. Επίσης θα αναφερθεί και ο ορισμός της θαλάσσιας μεταφοράς και οι διακρίσεις της και θα γίνει ανάλυση S.W.O.T για τον κλάδο. Τέλος θα αναδειχθούν τα κυριότερα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει ο κλάδος της ακτοπλοΐας.

### ✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> :

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστεί το προφίλ του ομίλου Attica και θα γίνει μια ιστορική αναδρομή των σημαντικότερων γεγονότων από την στιγμή ίδρυσης του ομίλου μέχρι σήμερα. Επίσης θα παρουσιαστούν η οργανωτική δομή – μετοχική σύνθεση του ομίλου, καθώς και το οργανόγραμμα που διαθέτει ο όμιλος.

### ✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> :

Εδώ θα αναλυθούν γενικά ορισμένες από τις στρατηγικές που ακολουθεί ο όμιλος γενικά αλλά και ως προς τις επενδυτικές κινήσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν οι ενέργειες που πράττει ο όμιλος για να διατηρήσει την ταυτότητα της εταιρικής κοινωνικής του ευθύνης και τέλος θα γίνει και μια ανάλυση S.W.O.T η οποία θα περιγράφει σύμφωνα με το ακρωνύμιο, τις δυνάμεις τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που έχει να αντιμετωπίσει ο όμιλος.

✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> :

Θα παρουσιαστούν οι εταιρείες που εντάσσονται στον όμιλο και θα αναφερθούν λίγα λόγια για την ιστορική εξέλιξή τους. Επίσης θα αναφερθούν και κάποια στοιχεία σχετικά με το

ανθρώπινο δυναμικό που εντάσσεται στον όμιλο. Τα στοιχεία αυτά είναι σχετικά με τις θέσεις εργασίας και τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται.

✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup> :

Θα παρουσιαστούν οι ανταγωνίστριες εταιρείες που έχει να αντιμετωπίσει ο όμιλος καθώς και το πώς διαμορφώνονται τα μερίδια αγοράς στα οποία ο όμιλος καταφέρει να επικρατήσει διατηρώντας έτσι το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα.

✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup> :

Σε αυτό το κεφάλαιο παρατίθενται όλοι οι ισολογισμοί και τα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη 2010 – 2018 όπως προκύπτουν από τα αναρτημένα στην ηλεκτρονική διεύθυνση του ομίλου στοιχεία. Επίσης με βάση τα παραπάνω έχουν υπολογιστεί και ορισμένοι αριθμοδείκτες τα αποτελέσματα των οποίων αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω και τέλος υπάρχει και η διεξαγωγή των απαραίτητων συμπερασμάτων έτσι όπως αυτά προκύπτουν έπειτα από υπολογισμό των αριθμοδεικτών.

✓ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8<sup>ο</sup> :

Στο τελευταίο κεφάλαιο παρατίθενται τα τελικά συμπεράσματα αναφορικά με όλη την εργασία.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση της σχετικής βιβλιογραφίας που χρησιμοποιήθηκε για την εύρεση του σχετικού υλικού με σκοπό την όσο το δυνατόν καλύτερη ανάλυση και απόδοση του βασικού θέματος της εν λόγω εργασίας.



**ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄ :**  
**« ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ »**

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

## 1.1 Ο Όρος του Τουρισμού

Με τον όρο του τουρισμού αναφερόμαστε σε ένα πολύ διαδεδομένο τρόπο ψυχαγωγίας, ο οποίος αναπτύχθηκε στον Δυτικό Κόσμο. Παράλληλα αποτελεί μια μεγάλη βιομηχανία και σημαντικότερη πηγή εσόδων για τις τουριστικές χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Προκειμένου να τοποθετηθούμε πιο συγκεκριμένα επί του όρου:

- Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μετακίνησης ανθρώπων που γίνεται μεμονωμένα ή ατομικά σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και περιλαμβάνει τη παραμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκών.
- Οι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι προς τον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής.
- Το ταξίδι και η διαμονή των ανθρώπων θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής που αποφασίζουν να μετακινηθούν για τουριστικούς λόγους.
- Η μετακίνηση ανθρώπων γενικότερα στους διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινή και βραχυχρόνια, που σημαίνει ότι η πρόθεσή τους είναι να επιστρέψουν στον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους μέσα σε λίγες, μέρες βδομάδες ή μήνες.
- Οι άνθρωποι επισκέπτονται τουριστικούς προορισμούς μόνο για τουριστικούς λόγους, προκειμένου να μείνουν εκτός από τους λόγους εκείνους της μόνιμης διαμονής τους ή της επαγγελματικής απασχόλησής τους.

## 1.2 Διακρίσεις του τουρισμού

- Εγχώριος τουρισμός : είναι ο τουρισμός των κατοίκων μίας χώρας όταν ταξιδεύουν μόνο εντός των πλαισίων αυτής (πχ. ένας Αθηναίος πηγαίνει στην Τρίπολη).
- Εξερχόμενος τουρισμός : αφορά τους μόνιμους κατοίκους μίας χώρας γενικότερα οι οποίοι ταξιδεύουν σε μία άλλη χώρα (πχ. ένας Έλληνας που ταξιδεύει στη Γαλλία)
- Εισερχόμενος τουρισμός : ο τουρισμός των αλλοδαπών που ταξιδεύουν σε δεδομένη χώρα (πχ. ένας Γάλλος που ταξιδεύει στην Ελλάδα).
- Διεθνής τουρισμός : το σύνολο του εισερχόμενου και του εξερχόμενου τουρισμού.
- Εσωτερικός τουρισμός : το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου τουρισμού
- Εθνικός τουρισμός : το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού.

Γενικότερα ο τουρισμός αποτελεί ένας από τους πιο δυναμικούς και ταχύτερους αναπτυσσόμενους τομείς στην παγκόσμια οικονομία γιατί συμβάλλει σε 3 επίπεδα στις τουριστικές περιοχές: στην δημιουργία εισοδημάτων, νέες θέσεις απασχόλησης και φορολογικά έσοδα. Η Ελλάδα συγκεκριμένα λόγω της γεωγραφικής και μορφολογικής θέσης έχει το προβάδισμα σε κάθε τομέα των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Κάθε νομός, πόλη και χωριό στην χώρα μας πλέον μπορεί να στηρίζεται έστω και κατά ένα μέρος οικονομικά στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Ο τουρισμός στην Ελλάδα αποτελεί την πιο βαριά βιομηχανία για την χώρα καθώς αποτελεί βασικό στοιχείο οικονομικής δραστηριότητας. Η

Ελλάδα είναι από τους σημαντικότερους προορισμούς των τουριστών στην Ευρώπη καθώς από την αρχαιότητα φημίζεται για το φυσικό της περιβάλλον, τον πολιτισμικό και ιστορικό

της πλούτο καθώς αυτό είναι ορατό μέσα από τα 18 μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς που έχει ανακηρύξει η UNESCO αλλά και τα νησιά της, τις παραλίες της και την μεγάλη της ακτογραμμή. Σύμφωνα με τα στατιστικά η Ελλάδα προσέλκυσε 33 εκατομμύρια επισκέπτες το 2018 και 30,1 εκατομμύρια το 2017 καθιστώντας την χώρα από τις πιο επισκεψιμες χώρες στη Ευρώπη συμβάλλοντας έτσι κατά 25% στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν της χώρας. Οι κυριότεροι τουριστικοί προορισμοί της χώρας είναι η Αθήνα, η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Ρόδος, η Κέρκυρα, η Κρήτη και η Χαλκιδική ενώ και με την προώθηση του θρησκευτικού τουρισμού τα τελευταία χρόνια μεγάλη επισκεψιμότητα έχουν τα μοναστήρια των Μετεώρων και του Αγίου Όρους.

### 1.3 Η ιστορική εξέλιξη του τουρισμού

Ο τουρισμός, από τα χρόνια της αρχαιότητας έως και σήμερα στηρίχθηκε κυρίως στον ελεύθερο χρόνο και στην μετακίνηση. Σταδιακά με το πέρασμα των χρόνων παρουσίασε μια μορφολογική εξέλιξη. Στα χρόνια της αρχαίας Ελλάδας και της αρχαίας Ρώμης ο ελεύθερος χρόνος αναπαριστούσε την προέλευση και την κοινωνική τάξη των πολιτών (ελεύθεροι και οικονομικά εύποροι), οι οποίοι είχαν απαλλαχθεί από κάθε είδους εξαναγκαστική απασχόληση εκτός φυσικά από την υποχρεωτική συμμετοχή τους σε κοινωνικά, ηθικά και πολιτικά ζητήματα τα οποία συντελούσαν στην δημιουργία μιας εύρυθμης λειτουργικά πολιτείας. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως ο ελεύθερος χρόνος αποτελεί απόρροια μιας πολιτικής σκέψης με διττή φύση καθώς αρχικά περιέγραφε και έπειτα οριοθετούσε το τι είναι ελευθερία και τι όχι. Όσοι διέθεταν ελεύθερο χρόνο είχαν την δυνατότητα να πραγματοποιούν διαφόρων ειδών ταξίδια.

Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε τις διεθνείς ταξιδιωτικές μετακινήσεις για λόγους αναψυχής των αρχαίων Ελλήνων και Ρωμαίων στην Αίγυπτο, καθώς και τις μετακινήσεις στο εσωτερικό προκειμένου να παρευρεθούν σε αθλητικούς αγώνες, θεατρικές παραστάσεις, εορτές κ.α. Την περίοδο αυτή, η φιλοξενία έχει την ισχύ νόμου. Ο Ηρόδοτος (480-421 π.χ.) έπειτα από τις περιηγήσεις του περιγράφει τα γεωγραφικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά των τόπων που επισκέπτεται και μπορεί να χαρακτηριστεί σύμφωνα με την τουριστική τυπολογία, που διαμορφώνεται το 19ο αιώνα ως «μοντέλο τουρίστα». Την συγκεκριμένη περίοδο εμφανίζονται στο προσκήνιο τα πρώτα κρατικά πανδοχεία, τα οποία παρείχαν δωρεάν τις υπηρεσίες τους στους ταξιδιώτες, καθώς και τα πρώτα πανδοχεία κερδοσκοπικής μορφής. Αρχικά βρίσκονται αυτόνομα κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, ενώ προς το τέλος της αρχαιότητας εμφανίζονται οι πρώτες τάσεις εμπορικοποίησης των ταξιδιωτικών μετακινήσεων.

Κατά τον Μεσαίωνα, δύο είναι οι κυριότερες μορφές τουρισμού:

1. Ο πανεπιστημιακός τουρισμός:

Ο οποίος εμφανίζεται γύρω από τα πιο σημαντικά πανεπιστημιακά κέντρα της Ευρώπης, όπως το Παρίσι, το Μονπελιέ, την Οξφόρδη και το Κέμπριτζ.

2. Ο τουρισμός των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων και εορτών:

Στα τέλη του Μεσαίωνα τα γερμανικά και ελβετικά ξενοδοχεία είχαν αποκτήσει τεράστια φήμη εξαιτίας του υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που παρείχαν. Στην Γαλλία η γαστρονομία βοηθάει στην εξειδίκευση του ξενοδοχειακού προϊόντος, συνδυάζοντας παράλληλα και την ψυχαγωγία. Κατά τη διάρκεια της Αναγέννησης, οι άνθρωποι ταξιδεύουν έχοντας σαν κύριο σκοπό τους την ευχαρίστηση, καθώς και από «διανοουμενίστικη περιέργεια». Στα πλαίσια των εκπαιδευτικών μετακινήσεων των Άγγλων ευγενών, δημιουργούνται στη Γαλλία δύο ειδών περιηγήσεις: η «μικρή περιήγηση» (petit tour), που περιλάμβανε το Παρίσι και τη νοτιοδυτική Γαλλία, και η «μακρά περιήγηση» (grand tour), που, εκτός των παραπάνω, συμπεριλάμβανε τη Βουργουνδία, την νότια και τη νοτιοανατολική Γαλλία. Αξίζει να

σημειωθεί, πως το 1800 χρησιμοποιείται για πρώτη φορά ο όρος tourist, για να χαρακτηρίσει τα άτομα που συμμετείχαν στη μακρά περιήγηση (grand tour). Το 1811 πρωτοεμφανίζεται ο όρος tourism, για να δηλώσει την πρακτική του να ταξιδεύει κανείς από ευχαρίστηση. Από το 1840 έως και το 1860 η κινητικότητα των τουριστών μεταβάλλεται καθώς πρωτοεμφανίζονται οι σιδηρόδρομοι οι οποίοι αποτέλεσαν το πρώτο μεταφορικό μέσο. Σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο από μισό αιώνα, ολόκληρη η Ευρώπη διακατέχεται από το φαινόμενο της εξάπλωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και τον πολλαπλασιασμό των τουριστικών οδηγιών. Παράλληλα, στα τέλη του αιώνα, παρατηρείται μια ανεξήγητη ανάπτυξη των ξενοδοχείων πολυτελείας Grand Hotel της Ρώμης το 1893, Ritz του Παρισιού το 1898, Carlton του Λονδίνου το 1898 κ.λπ. Στις αρχές του 20ου αιώνα, το τουριστικό φαινόμενο μεταβάλλεται. Οι λόγοι που συμβάλλουν σε αυτό είναι οι κάτωθι:

- Η οικονομική συγκυρία της περιόδου 1905 – 1914.
- Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1914-18), όπου οι αριστοκράτες και οι μονάρχες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ουσιαστικά εξαφανίζονται.
- Οι πληθωριστικές τάσεις, οι οποίες οδηγούν στον ολοκληρωτικό αφανισμό των εισοδηματιών (rentiers), που αποτελούσαν την tourist society του 19ου αιώνα.
- Η οικονομική κρίση του 1929, η οποία καταστρέφει ουσιαστικά τον αριστοκρατικό τουρισμό του 19ου αιώνα

Ο 19ος αιώνας αποτελεί σταθμό για τη μεταγενέστερη εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου. Οι θεσμικές, οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές ανακατατάξεις που επιτελούνται στα πλαίσια της βιομηχανικής επανάστασης προσδιορίζουν όχι μόνο τη μελλοντική μορφολογία του τουρισμού, αλλά συμβάλλουν επίσης στην εμφάνιση των πρώτων τάσεων της μαζικοποίησης και της εμπορικοποίησής του.

#### **1.4 Η σημασία των μεταφορών στον τουρισμό**

Ο τουρισμός προκειμένου να κρατήσει τον δυναμισμό του ως μια βιομηχανία με θετικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία οφείλει να αναπτύσσεται τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο προκειμένου αυτό να είναι μακροχρόνιο επίπεδο. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται μακροχρόνιος σχεδιασμός και προγραμματισμός. Βασικός παράγοντας στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας είναι ο τομέας των μεταφορών. Έτσι η μεταφορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης για την τουριστική ανάπτυξη. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό συνδετικό κρίκο σύνδεσης μιας χώρας ή μιας περιοχής με μια άλλη.

Η μεταφορά είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας και μπορεί να γίνει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος γεγονός που αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές. Με αποτέλεσμα η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος να επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια για τουριστικές υπηρεσίες.

Σε επίπεδα Ελλάδας και όσο αφορά τον διεθνή τουρισμό το κομμάτι της μεταφοράς είναι πολύ σημαντικό και επηρεάζει την τουριστική ζήτηση. Πιο συγκεκριμένα οι αερομεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο μεταφοράς των τουριστών με διαχρονικά αυξανόμενο μερίδιο ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέσω στην περίπτωση του εσωτερικού τουρισμού και αναπτύσσονται συνηθέστερα στα πλαίσια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (αεροπλάνο-πλοίο και αυτοκίνητο-πλοίο).

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι αυτές που διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος των τουριστικών μεταφορών προς τις νησιωτικές περιοχές. Πιο συγκεκριμένα στα νησιά τα οποία δεν διαθέτουν αεροδρόμια τα δρομολόγια είναι πιο πολλά και συχνότερα από τα μεγάλα

ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας και αυτό είναι που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επιλογή του τόπου ως τουριστικό προορισμό. Για τον λόγο αυτό πολλές φορές τα νησιά επιδιώκουν την άμεση σύνδεση τους με τα λιμάνια της χώρας. Σε περιπτώσεις όπου δεν πραγματοποιείται απευθείας σύνδεση τους τα νησιά αυτά χάνουν την επιλογή του τουριστικού προορισμού με αποτέλεσμα να στερούνται την πιθανή ευκαιρία να αυξήσουν το εισόδημα της περιοχής και των κατοίκων της μέσω της συμμετοχής τους στην τουριστική αγορά. Ειδικότερα το πρόβλημα εντοπίζεται στην έλλειψη του συστήματος συνδυασμού μεταφορών όπως (πλοίο-αεροπλάνο ή πλοίο-πλοίο) το οποίο θα μπορούσε να παρέχει γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά με ανταποκρίσεις και χωρίς έξτρα επιβάρυνση ναύλου.

Σε αντίθεση όταν ένας τουριστικός προορισμός παρουσιάζει αυξημένη ζήτηση τουριστών τότε παρατηρείται εξυπηρέτηση σε τακτικότερο χρόνο και σε κάποιες περιπτώσεις πραγματοποιείται και η δρομολόγηση νέων πλοίων. Συνεπώς οι απευθείας συνδέσεις με το πλοίο αυξάνουν τον τουρισμό στα μικρά νησιά και η αυξημένη ζήτηση δημιουργεί κίνητρο για πιο συχνή συγκοινωνία.

Όμως για να συνεχιστεί η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στα μικρά νησιά και κατά τους χειμερινούς μήνες επιδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, μέσω της διαδικασίας δημόσιων μειοδοτικών διαγωνισμών. Οι δαπάνες των επιδοτήσεων κυμαίνονται σχετικά σε χαμηλά επίπεδα και κατά συνέπεια το βάρος των εξόδων το επωμίζονται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

### **1.5 Η ναυτιλία και η σημασία της**

Με τον όρο ναυτιλιακή βιομηχανία εννοούμε την μεταφορά προϊόντων και επιβατών μέσω θαλάσσης σε ολόκληρη την Γη. Ο διαχωρισμός της ναυτιλίας επιτυγχάνεται με βάση τα παρακάτω κριτήρια :

1. Με βάση το μέγεθος και το είδος του φορτίου.
2. Ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή στην οποία διεξάγεται η διακίνηση αγαθών και προσώπων.
3. Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.

Επιπρόσθετα, η ναυτιλιακή βιομηχανία διακρίνεται και σε άλλες δύο κατηγορίες με βάση το μέγεθος του φορτίου: στην ναυτιλία γραμμών και στην ναυτιλία μεταφοράς φορτίων. Με βάση το είδος του φορτίου η ναυτιλία διαχωρίζεται σε δύο ακόμη βασικές κατηγορίες την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει κυρίως την ακτοπλοΐα και τα ταξίδια με κρουαζιερόπλοια και τη φορτηγό ναυτιλία.

Τα τελευταία χρόνια ο κλάδος της ναυτιλίας προβαίνει σε αρκετές επενδύσεις με σκοπό την εξέλιξη – βελτίωση του στόλου της. Η ελληνική ακτοπλοΐα μεταξύ των λιμανιών που ανήκουν στην Ηπειρωτική Ελλάδα καθώς και στα λιμάνια που ανήκουν στα νησιά επιτυγχάνουν την διακίνηση επιβατών, οχημάτων ΙΧ και φορτηγών. Ακόμη αποτελεί ένα σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία.

Αδιαμφισβήτητα, το ευρωπαϊκό μεταφορικό έργο καθώς και η εξέλιξη της οικονομίας της εκάστοτε χώρας έχει επηρεαστεί θετικά από την ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα:

- Το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου που πραγματοποιείται μέσω της θάλασσας. Ειδικότερα το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου και 70% του ευρωπαϊκού εμπορίου γίνεται μέσω θαλάσσης.
- Πάνω από 1 δις. Φορτίου μεταφέρονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση δια θαλάσσης.
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαϊκές εταιρίες κατέχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου
- Στο εργατικό της ναυτιλίας ανήκουν περίπου 2,5 εκατομμύρια άτομα

- Η χώρα ανήκει στην πρώτη θέση στην Ευρώπη καθώς αριθμεί τον μεγαλύτερο στόλο.

Γενικώς μπορεί να αναφερθεί ότι η ελληνική ναυτιλία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στους τομείς της ελληνικής οικονομίας και παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

### 2.1 Όρος και ιστορική αναδρομή της Ακτοπλοΐας

Η ακτοπλοΐα ανήκει στην Ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Με τον όρο ακτοπλοΐα αναφερόμαστε σε δυο κύριες έννοιες, της ακτοπλοϊκής ναυτιλίας και της παράκτιας συγκοινωνίας περισσότερο γνωστή ως ακτοπλοϊκή συγκοινωνία που αφορά κυρίως συγκοινωνία μεταξύ διαδρομών εγγύς λιμένων της ίδιας χώρας και διαχωρίζονται στην μεταφορά φορτίων (φορτηγός ναυτιλία) και στην μεταφορά επιβατών (επιβατηγός ναυτιλία). Στην χώρα μας, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες:

1. Τη Μεγάλη/Διεθνή ακτοπλοΐα, η οποία κατά κύριο λόγο πραγματοποιείται μεταξύ των λιμένων εγγύς κρατών όπως για παράδειγμα στις γραμμές της Αδριατικής Θάλασσας με πιο βασική αυτή της Ελλάδας – Ιταλίας.
2. Τη μεσαία ακτοπλοΐα, η οποία πραγματοποιείται κυρίως μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και λιμένων νήσων της ίδιας χώρας
3. Τη μικρή ακτοπλοΐα/ Αγχιπλοΐα, η οποία πραγματοποιείται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή εγγύς κόλπων (π.χ. Αργοσαρωνικός). Σε αυτή την κατηγορία χρησιμοποιούνται κυρίως πλοία ανοιχτού τύπου τα λεγόμενα Ferry- boat και θεωρούνται ως συνέχεια του ίδιου οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο. Κυρίως τις εκμεταλλεύονται μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες ή κοινοπραξίες.

Αναντίρρητα, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες σε ολόκληρο τον κόσμο. Η χώρα μας αυτή την στιγμή διαχειρίζεται το 7% του παγκόσμιου στόλου. Η Ελλάδα και η Ιταλία κατέχουν την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση και επίσης καλύπτουν το ½ της συνολικής διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη. Το 1860 ξεκινά στην Ελλάδα η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία με μικτά πλοία τα οποία ονομάζονταν «φορτηγοποστάλια». Τα συγκεκριμένα πλοία παράλληλα κάλυπταν και τις ταχυδρομικές ανάγκες των λιμένων προσέγγισης αλλά και των ευρύτερων περιοχών. Οι πρώτες ακτοπλοϊκές γραμμές που εμφανίστηκαν ήταν μεταξύ Πειραιά – Κυκλάδων, Πειραιά – Βόλου και Πειραιά περιμετρικά Πελοποννήσου μέχρι Κέρκυρα. ενώ παράλληλα υπήρχαν και οι γραμμές Πειραιά – Θεσσαλονίκης, Κωνσταντινούπολης, Βάρνας Γαλατσίου, Οδησού, καθώς και Σμύρνης, Αλεξάνδρειας, Κύπρου και λιμένων Ιταλίας.

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μετά το πέρας του Β΄ Π.Π αναπτύχθηκαν αρκετά συμβάλλοντας και στο φαινόμενο της εσωτερικής μετανάστευσης. Πλοία που ξεχώρισαν εκείνη την εποχή και αποτέλεσαν σταθμό στην ελληνική ακτοπλοια ήταν τα Ατμόπλοια. Τα πιο σημαντικά παρουσιάζονται παρακάτω: "Αμαρυνθία", "Άνδρος", "Γλάρος", "Φίλιππος" (Εταιρείας Καβουνίδη), "Χαλκιδική", "Χιμάρα", "Αδρίας" (μετέπειτα "Εσπερος"), "Αρντένα", "Καδιώ" (Ετ. Σιγάλα), "Ηλιούπολις", "Μαρή", "Γεώργιος Τόγιας", "Νικόλαος Τόγιας" και "Κωστάκης Τόγιας", "Μοσχάνθη", "Κώστας", "Πειραιεύς" (της εταιρ. Τόγιας), "Ιόνιον" και "Λήμνος" (εταιρείας Τυπάλδου), "Αγγέλικα" και "Αιγαίο" (αδελφά πλοία επίσης του Τυπάλδου), "Εριέττα" (του Ι. Λάτση), "Μαρινέλα" (πρώην Κωστάκης Τόγιας), "Λέων" και "Μυρτιδιώτισσα", (εταιρείας Μπιλίννη), "Δέσποινα", "Παντελής", και "Γεώργιος Φ." (του Φουστάνου), "Μιαούλης", "Κανάρης", "Καραϊσκάκης" (Εταιρ. Νομικού) και "Κολοκοτρώνης", αδελφά πλοία, (Ποταμιάνου), "Λητώ" και "Απόλλων" (Ετ. Νομικού),

"Κυκλάδες", "Μίνως", "Ηράλκειον" (Τυπάλδου), "Υδρα", "Καμέλια", "Μυκήναι", "Πορτοκαλής Ήλιος" (Αργοσαρωνικού), "Ρέθυμνο", "Κάντια", "Παναγία Τήνου" I και II, "Ναΐας I" και II, "Οία", "Αγαπητός I", "Αδωνις", "Ελλη", (Ετ. Φραγκουδάκη), "Νάξος" και "Πάρος", (Ετ. Νάξου), "Σάμαινα" και "Ίκαρος" (Σάμου), κ.ά.

Δεδομένου ότι στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 120 κατοικημένα νησιά γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι υπάρχει ανάγκη για ποιοτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Παράλληλα όπως έχει ήδη προαναφερθεί η Ελλάδα κατέχει υψηλή θέση στην Ευρώπη. Το 17% - 18% καλύπτεται κυρίως από την διακίνηση επιβατών στην γραμμή Ελλάδα – Ιταλία . Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου μεριμνούν, εντάσσοντας πλοία στις κυριότερες γραμμές όπως :Κυκλάδων, της Κρήτης, των Δωδεκανήσων, του Βορείου Αιγαίου, του Σαρωνικού, των Σποράδων και του Ιονίου. Στις γραμμές αυτές εντάσσονται επίσης τα δρομολόγια σε «άγονες γραμμές» βάσει συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Το 1857 στην Σύρο ιδρύθηκε η 1<sup>η</sup> ατμοπλοϊκή εταιρεία με επωνυμία «Ελληνική Ατμόπλοια». Τις μετοχές της εταιρείας κατείχαν το Ελληνικό Δημόσιο και η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Η εταιρεία αποτελούνταν από ένα στόλο 3 πλοίων το Αιγαίον, το ΙΡΙΣ & το ΚΑΡΤΕΡΙΑ. Αργότερα αποκτήθηκαν 4 νέα πλοία που εξυπηρετούσαν επιβάτες, αλλά παράλληλα εκτελούσαν και χρέη ταχυδρομικής υπηρεσίας. Σταδιακά η εταιρεία απέκτησε ένα στόλο 14 πλοίων εκτελώντας δρομολόγια από Τεργέστη έως Κωνσταντινούπολη. Το 1892 εξαιτίας κακών χειρισμών τα οικονομικά προβλήματα της εταιρείας ήταν αβάσταχτα γεγονός που οδήγησε στην διάλυση. Το 1893 όμως ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία με την επωνυμία «Η Ατμοπλοία της Σύρου», η οποία είχε τις βάσεις της στην παλιά εταιρεία και με δύναμη πέντε πλοίων έθεσε νέες βάσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Αργότερα ιδρύθηκαν νέες εταιρείες οι οποίες συνέβαλλαν στην ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά. Πρώτη εγκαταστάθηκε στο λιμάνι του Πειραιά η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα» και ακολούθησαν οι εταιρείες Τόγια, Διακάκη, «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και πολλές άλλες. Το 1906 με την ίδρυση της «Υπερωκεάνιου Ελληνικής Ατμοπλοΐας» συνδέθηκε για πρώτη φορά ο Πειραιάς με τη Νέα Υόρκη. Η συνθήκη του ελεύθερου ανταγωνισμού για αρκετές εταιρείες ήταν καταστροφική. Γι' αυτό τον λόγο το 1932 εκδόθηκε ο νόμος «περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» για να αποκατασταθεί η τάξη στον χώρο, διότι η ακτοπλοΐα ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών και επιβατών, εκτός βέβαια του σιδηροδρόμου. Το 1950 και μετά το πέρας του πολέμου νέες εταιρείες εμφανίστηκαν και το 1970 εισήχθησαν στο χώρο οι εταιρείες λαϊκής βάσης με αφετηρία την Κρήτη.

Στην χώρα μας η ακτοπλοΐα αποτελεί ένα από τα βασικότερα μέσα μεταφοράς καθώς η θαλάσσια συγκοινωνία ήταν πάντα υπεύθυνη για την σύνδεση των νησιών με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Η χώρα μας αποτελείται από μεγάλη ακτογραμμή 14.854 χιλιομέτρων και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα, με συνολικά 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά τα οποία αντιπροσωπεύουν το 19% της ελληνικής επικράτειας και το 14% του ελληνικού πληθυσμού. Όλες αυτές οι ιδιαιτερότητες ήταν που καθόρισαν την ιστορική πορεία της ακτοπλοΐας. Με λίγα λόγια η ακτοπλοΐα καθώς και τα διάφορα θέματα γύρω από αυτήν απασχόλησαν και συνεχίζουν να απασχολούν τόσο τις διάφορες κυβερνήσεις όσο και τους πολίτες.

Στην Ελλάδα, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με την σημερινή μορφή είναι δημιούργημα των τελευταίων 45 ετών. Από την δεκαετία του 1960 τα επιβατηγά πλοία κλασσικού τύπου αντικαταστάθηκαν σταδιακά με τα επιβατηγά οχηματαγωγά μικρά και μεγάλα πλοία που συνδύαζαν την μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Ο τύπος των συγκεκριμένων πλοίων συνέβαλλε σταδιακά στην ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας της χώρας καθώς εξυπηρετούσε με μοναδικό τρόπο για την εποχή την μεταφορά αγροτικών προϊόντων από τα νησιά προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Από το 1975 και μετά προστέθηκαν στα επιβατηγά πλοία και τα υδροπτέρυγα και γενικότερα τα ταχύπλοα μια νέα κατηγορία πλοίων που συντόμευε το χρόνο ταξιδιού και ταυτόχρονα δινόταν η δυνατότητα για αύξηση των



διακινούμενων επιβατών. Κατά την διάρκεια του 1980 η ιδιωτική πρωτοβουλία συνέβαλλε στην απόκτηση ταχύπλων πλοίων με νέα τεχνολογία τα οποία κάλυπταν πλήρως τις ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών στην χώρα μας. Έτσι σήμερα όλα τα είδη επιβατηγών και οχηματαγωγών εκτιμούνται περίπου στα 250 σε αριθμό (μικρά, μεγάλα, κλειστού και ανοιχτού τύπου, ταχύπλοα, ιπτάμενα δελφίνια και καταμαράν ) εξυπηρετώντας έτσι περισσότερες από 100 δρομολογιακές γραμμές κύριες, δευτερεύουσες και πορθμειακές. Με τα πλοία αυτά απασχολούνται περίπου πάνω από 10.000 έλληνες ναυτικοί και μεταφέρονται καθημερινά περισσότεροι από 40 εκατ. επιβάτες και 12 εκατ. το χρόνο.

## 2.2 Δραστηριότητα

Οι κυριότερες υπηρεσίες που παρέχονται μέσω του ακτοπλοϊκού κλάδου αποτελούνται από την τη μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών, τις πωλήσεις που πραγματοποιούνται εντός των πλοίων δηλαδή στα εστιατόρια, τα μπαρ & τα καταστήματα. Η οικονομική αυτή δραστηριότητα περιλαμβάνει τις υπηρεσίες μεταφοράς που προσφέρουν επιχειρήσεις σε κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές, ξεκινώντας από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Ραφήνα, Βόλος, Πάτρα) και έπειτα σε δευτερεύοντα λιμάνια , στα οποία εκτελούνται δρομολόγια στο Αιγαίο και το Ιόνιο. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι στην παρούσα μελέτη δεν εξετάζουμε τις πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων π.χ. Ρίο – Αντίρριο.

## 2.3 Χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής αγοράς

Η ακτοπλοϊκή αγορά αποτελείται από ένα πολύ περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων. Κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο της προσφοράς. Η συγκεκριμένη χαρακτηρίζεται από υψηλό κόστος εισόδου προσφέροντας μια ομοιογενή υπηρεσία. Παράγοντες που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στον κλάδο είναι οι τιμές των εισιτηρίων, οι υπηρεσίες που παρέχονται, η συχνότητα των δρομολογίων που παρέχονται, ο χρόνος ταξιδιού και τέλος τα ωράρια των δρομολογίων.

Η κατάσταση που επικρατεί αυτήν την στιγμή στην ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω:

- Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι γραμμική
- Υπάρχει αποκλειστική χρήση των λιμανιών του Πειραιά και της Ραφήνας
- Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται βασισμένα σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια

## 2.4 Συνολική συμβολή στην οικονομία

Γενικότερα η ελληνική ναυτιλία αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας και παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη. Πιο συγκεκριμένα στον τομέα της ακτοπλοΐας εκτός από την μεγάλη οικονομική προσφορά που έχει στην εγχώρια οικονομία έχει και μεγάλη σπουδαιότητα λόγω των υπηρεσιών που παρέχει, συνδέοντας τη χώρα με τις χώρες της Ευρώπης και με τα πληθώρα νησιά του ελληνικού χάρτη. Τις τελευταίες δεκαετίες ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει παρουσιάσει σημαντική πρόοδο με βελτιώσεις στον στόλο και υψηλές επενδύσεις για ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων. Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα και προϊόντα, μέσω του συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ των λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμένων στα νησιά.

Η συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα περίπου 3,5% τα τελευταία έτη, ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Η ελληνική ακτοπλοϊκή μεταφορά αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου .

- Η ακτοπλοΐα συνεισφέρει στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα μέσω της διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.
- Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες συνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας.
- Οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες το 2013 υπολογίζονται – σε περίπου 37 εκατ. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί στο περίπου 15% του συνολικού μισθολογικού κόστους.
- Τα τέλη υπέρ τρίτων δηλαδή τα λιμενικά τέλη και ο επίναυλος εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το 2013. Τα έσοδα από ΦΠΑ στους ακτοπλοϊκούς ναύλους εκτιμώνται σε περίπου 85 εκατ. ευρώ.
- Σε όρους ΑΕΠ η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές εντός της χώρας το 2013 εκτιμάται σε 1,5 δισ. ευρώ, ενώ σε όρους απασχόλησης διαμορφώνεται σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας.
- Σημαντικά υψηλότερη είναι η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού με τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική συνεισφορά των εγχώριων δραστηριοτήτων του κλάδου εκτιμάται, σε όρους ΑΕΠ, σε 11,8 δισ. ευρώ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260 περίπου χιλ. θέσεις εργασίας (ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης).

Εκτιμάται ότι η ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές συνείσφερε το 2016 περίπου 2,3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας, στηρίζοντας 34,2 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία , εκ των οποίων 5,4 χιλ. αφορούσαν άμεσα στην εγχώρια ακτοπλοΐα. Αν ληφθούν υπόψη και οι καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό, την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας και το εξαγωγικό εμπόριο που πραγματοποιείται από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε όρους ΑΕΠ σε 16,1 δισ. Ευρώ ή 9,2% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2016. Σε όρους απασχόλησης η συνολική συνεισφορά του κλάδου διαμορφώθηκε σε 349 χιλ. θέσεις εργασίας( ή 9,7% της συνολικής απασχόλησης).

Σημαντικό ρόλο επίσης στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα αποτελεί ο κλάδος της ακτοπλοΐας, ο οποίος παρέχει υπηρεσίες μέσω ενός ανεπτυγμένου δικτύου διασύνδεσης της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα. Με αυτόν τον τρόπο η επιβατηγός ναυτιλία επιδρά στην οικονομία τόσο με τις υπηρεσίες που παρέχει στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, όσο και μέσω ενός ευρύτερου συστήματος δραστηριοτήτων που συνδέεται

με τη ζήτηση για τις υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος. Η σπουδαιότητα της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης γίνεται εύκολα αντιληπτή στις περιπτώσεις εκείνες όπου η απουσία της, επιβαρύνει με σημαντικό κόστος επιβάτες, αλλά και παραγωγούς προϊόντων. Σημαντική είναι, όμως, η συνεισφορά της και στην υπόλοιπη οικονομία, καθώς οι έμμεσες επιδράσεις από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας είναι ευρύτερες. Σε όρους προστιθέμενης αξίας, οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας (κυρίως τεκμαρτά και πραγματικά ενοίκια κατοικιών ως σημαντικό μέρος των δαπανών των νοικοκυριών) και της Γεωργίας εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας, με το έμμεσο αποτέλεσμα να ξεπερνά τα 4 δις. ευρώ. Σημαντική είναι επίσης, η συνεισφορά στους κλάδους των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου.

## **2.5 Η θαλάσσια μεταφορά και οι διακρίσεις της**

Τα πλοία εδώ και αρκετούς αιώνες αποτελούσαν το μοναδικό μέσο για την μεταφορά επιβατών και αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις και ειδικότερα μεταξύ των Ηπείρων.

Τα ταξίδια με πλοίο διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Στα ταξίδια που αφορούν μικρές αποστάσεις και πραγματοποιούνται με οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία
- Στις κρουαζιέρες στις οποίες το ίδιο το πλοίο προσφέρει καταλύματα και αποτελεί τον προορισμό

Σχετικά με τα οχηματαγωγά και επιβατηγά πλοία είναι αυτά που προσφέρουν ασφαλείς και αξιόπιστες μεταφορές για θαλάσσιες μετακινήσεις σε μικρές αποστάσεις όπως ακτοπλοϊκές συνδέσεις ή πορθμεία. Πολλές φορές η συγκεκριμένη μεταφορά αποτελεί τον μοναδικό τρόπο μετακίνησης όπως σε μικρά και απομακρυσμένα νησιά τα οποία δεν έχουν αεροδρόμιο. Σε τέτοιες περιπτώσεις οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσφέρουν μεγάλα επιβατηγά πλοία τα οποία ενώνουν τα κύρια λιμάνια της ενδοχώρας με τα νησιά, καθώς και τα νησιά μεταξύ τους. Επιπρόσθετα, πολλά μικρά πλοία αναλαμβάνουν την μεταφορά μεταξύ των νησιών ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες. Ακόμη και στις περιπτώσεις που υπάρχουν αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των μεγαλύτερων νησιών και της ενδοχώρας, η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να προτιμηθεί αντί της αεροπορικής λόγω χαμηλότερου κομίστρου και λόγω της δυνατότητας που δίνει η ακτοπλοΐα στην μεταφορά οχημάτων.

Προκειμένου τις τελευταίες δεκαετίες οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να γίνουν πιο ανταγωνιστικές μεταξύ τους προσπαθούν να παρέχουν όσο μπορούν σύγχρονα, γρήγορα πλοία όπως είναι τα καταμαράν (πλοία κλειστού τύπου) και τα υδροπτέρυγα (ιπτάμενα δελφίνια) σε επιλεγμένες διαδρομές. Ο κύριος στόχος τους είναι να προσφέρουν όσο το δυνατότερο μικρότερη διάρκεια ταξιδιού και μεγαλύτερες ανέσεις συγκριτικά με τα πλοία παλαιότερου τύπου. Πιο συγκεκριμένα η ταχύτητα τους πολλές φορές είναι σχεδόν τριπλάσια από εκείνη των παραδοσιακών πλοίων. Φυσικά επόμενο είναι ότι αυτά τα πλοία θα έχουν ακριβότερο εισιτήριο και επιπλέον πολλές φορές παρατηρείται να είναι πιο ευάλωτα σε θαλασσοταραχές και ισχυρούς ανέμους.

## **2.6 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς**

Οι σύγχρονες ανάγκες μεταφοράς τόσο σε επίπεδο επιβατών όσο και σε επίπεδο εμπορευμάτων με την πάροδο των χρόνων έχουν αλλάξει και επιβάλλουν στα μέσα μεταφοράς να μπορούν να προσφέρουν υψηλή ποιότητα μεταφορών και ταυτόχρονα όσο

τον δυνατόν χαμηλότερο κόστος. Έτσι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες από τη δεκαετία του 1990 ξεκίνησαν να προσαρμόζονται σταδιακά στις απαιτήσεις των καταναλωτών ακολουθώντας στρατηγικές που θα τους εξασφάλιζαν περισσότερους ικανοποιημένους πελάτες. Σχετικά με πρόσφατες μελέτες το πλοίο προκύπτει ότι αποτελεί το οικονομικότερο, ασφαλέστερο και αποδοτικότερο μέσο μεταφοράς. Η ικανοποίηση των επιβατών μπορεί να ταξινομηθεί σε έξι κατηγορίες οι οποίες αναλύονται διεξοδικά παρακάτω:

1. **Ταχύτητα** : στα μέσα μεταφοράς βασικό παράγοντα για τον καταναλωτή/ επιβάτη αλλά και για τις μεταφορικές εταιρείες αποτελεί η ταχύτητα ειδικότερα όταν πρόκειται για αγαθά μεγάλης σημασίας. Η μεγάλη ταχύτητα έχει ως αποτέλεσμα γρήγορη και άμεση παράδοση στον προορισμό και αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία όταν τα αγαθά είναι μεγάλης αξίας όπως αυτοκίνητα, μηχανήματα κ.α. τα οποία υπόκεινται σε αλλοίωση και ταχεία φθορά όπου κάθε καθυστέρηση σημαίνει ακινητοποίηση κεφαλαίου και οικονομικές απώλειες. Ακόμη η γρήγορη διεκπεραίωση των παραγγελιών έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της ανάγκης των αποθεμάτων γεγονός που επηρεάζει ειδικότερα τα αγαθά που υπόκεινται σε μεγάλη διακύμανση τιμών.
2. **Ασφάλεια**: το θέμα της ασφάλειας είναι πολύ σημαντικό και αφορά πρωτίστως στην εξασφάλιση της ασφάλειας των μεταφερόμενων αγαθών, από ζημιές ή απώλειες καθώς και την εξασφάλιση της ασφάλειας του ίδιου του μεταφορικού μέσου. Τέλος ζωτική σημασία έχει και η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής κατά την διάρκεια της μεταφοράς.
3. **Επάρκεια μεταφορικής ικανότητας** : με τον όρο αυτό αναφέρεται η δυνατότητα που έχει ένα μεταφορικό μέσο ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις για μεταφορά που προκύπτουν από θέμα ζήτησης σε κάθε περίοδο. Προκειμένου ένα μεταφορικό σύστημα να είναι επαρκές θα πρέπει να είναι ευέλικτο σε περιόδους που η προβλεπόμενη ζήτηση είναι αυξημένη, σε αντίθετη περίπτωση το σύστημα θεωρείται ανεπαρκές. Κατά την περίοδο αιχμής λοιπόν έχει πολύ μεγάλη σημασία για την μεταφορική ή τον επιβάτη η εξασφάλιση χώρου ή θέσης, παρά η τυχόν μικρή εξοικονόμηση κόστους.
4. **Συχνότητα Εξυπηρέτησης**: η συχνότητα των δρομολογίων είναι εξαιρετικά σημαντική σε περίπτωση που έχουμε :
  - Μεταφορά αγαθών ύψιστης αξίας.
  - Μεταφορά αγαθών αυξημένης ζήτησης.
  - Πραγματοποίηση εμπορικών συναλλαγών με πληθώρα ποικιλία γενικών φορτίων, τα οποία δεν μπορούν να αναπτυχθούν χωρίς την συχνότητα δρομολογίων.
  - Διακίνηση επιβατών από και προς τον τόπο εργασίας τους.
5. **Άνεση**: πρόκειται για έναν παράγοντα που παίζει σημαντικό ρόλο τόσο κατά την μεταφορά επιβατών όσο και των φορτίων. Σχετικά με τον επιβάτη θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλος εξοπλισμός και σωστή διαμόρφωση των χώρων ψυχαγωγίας και παραμονής. Τέλος, για το φορτίο θα πρέπει να υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός και ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις φόρτωσης και μεταφοράς.

6. **Κόστος** : Στις μέρες μας , η ελαχιστοποίηση του κόστους αποτελεί τον βασικότερο στόχο όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Αυτός ο παράγοντας είναι από τους πιο σημαντικούς και τις περισσότερες φορές εξετάζεται με βάση την ικανότητα που διαθέτει το μεταφορικό μέσο να ανταποκρίνεται στις ποιοτικές απαιτήσεις συνδυάζοντας παράλληλα χαμηλό κόμιστρο.

## **2.7 Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο μετά την ψήφιση του Νόμου 2932/2001 (άρση του cabotage)**

Η ελληνική ακτοπλοΐα διέπεται από τις διατάξεις του νόμου 2932/2001 με τίτλο « Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση γενικής γραμματείας Λιμένων και λιμενικής πολιτικής-Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις », με το οποίο προβλεπόταν από 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2002 η απελευθέρωση τομέα των θαλασσιών ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου και της Ευρωπαϊκής ζώνης ελεύθερων συναλλαγών σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκτυο.

Μερικές από τις βασικές διατάξεις του νόμου είναι η άρση του cabotage, η κατάργηση της ανώτατης τιμής του ναύλου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου , η προσχώρηση στη συνθήκη της Στοκχόλμης και οι επιδοτούμενες γραμμές στην ελληνική επικράτεια.

Η αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι πλέον μερικώς απελευθερωμένη και οι διαρθρωτικές μεταβολές έχουν πραγματοποιήσει περιβάλλον ελεύθερης αγοράς στους παρακάτω τομείς :

- Απελευθέρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών δηλαδή αυτό σημαίνει άρση του cabotage. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ευρωπαϊκής ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις για τα δρομολόγια των πλοίων τους στις ακτοπλοϊκές γραμμές που επιθυμούσαν. Το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανακοινώνει το δίκτυο των γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή κάθε έτους αλλά αυτό δεν είναι απαραίτητα δεσμευτικό καθώς οι ακτοπλόοι θα μπορούν μέσω αιτήσεων να προτείνουν και άλλα δρομολόγια. Συνεπώς τα δρομολόγια μπορούν να τροποποιηθούν κατά την διάρκεια του έτους με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Ακόμη, στις αποφάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου παίζουν σημαντικό ρόλο και οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) σχετικά με θέματα όπως τα δρομολόγια ή συμβάσεις δρομολογίων κ.α.
- Απόφαση για την κατάργηση ανώτατου ναύλου.

Τον Μάιο του 2006 με Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 με τίτλο « Τροποποίηση-Συμπλήρωση της υπ'αριθμόν 3323.1/01/05/26.5.2005» Απόφασης τις «ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας Θέσης επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, πλοίων Ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου » αποφασίστηκε η απελευθέρωση των ναύλων. Συγκεκριμένα, δεν θα μπορεί να υπάρξει ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται από το λιμάνι του Πειραιά με πλοία της ακτοπλοΐας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες πληρούνται για κάθε λιμένα προορισμού μια από τις κάτωθι προϋποθέσεις :

- α) Ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού να έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες.

- b) Ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, ακόμη και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μόνο μια εταιρεία. (Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 με τίτλο «Τροποποίηση- Συμπλήρωση της υπ' αριθμόν 3323.1/01/05/26.5.2005» Απόφασης της «ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας Θέσης επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, πλοίων Ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου»)

Τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή της Υπουργικής απόφασης προς τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92 όπου απελευθερώθηκαν οι ναύλοι των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, Λαυρίου, Ελευσίνας, Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται στη γραμμή τουλάχιστον τρεις εταιρείες. Το 2006 απελευθερώθηκαν και οι γραμμές που είχαν αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά. Άλλες υπουργικές αποφάσεις είναι οι ακόλουθες:

- Η ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου δεν θα υπερβαίνει την αντίστοιχη χαμηλότερη τιμή ναύλου που διαμορφώθηκε από την ίδια πλοιοκτήτρια εταιρεία την προηγούμενη θερινή περίοδο μη υπολογιζόμενων των προσφορών και των εκπτώσεων.
- Σε μικτό δρομολόγιο που περιλαμβάνει αφενός «ελεύθερες» συνδέσεις και αφετέρου συνδέσεις «δημόσιας υπηρεσίας», η τιμή ναύλου για κάθε λιμένα προορισμού σύνδεσης «δημόσιας υπηρεσίας» δεν θα υπερβαίνει την τιμή ναύλου του τελευταίου προ αυτού λιμένα «ελεύθερης» σύνδεσης.
- Στις περιπτώσεις που υπάρχουν περισσότεροι του ενός λιμένες προσέγγισης σε ένα νησί η ετήσια επιβατική κίνηση υπολογίζεται ως ενιαία ανά νησί με εξαίρεση τη νήσο Κρήτη, όπου συνυπολογίζεται για την περίπτωση αυτή, η κίνηση του νόμου Χανίων με εκείνη του Ρεθύμνου αφενός και του νομού Ηρακλείου με εκείνη του Λασιθίου αφετέρου.

- Κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων σύμφωνα με την συνθήκη της Στοκχόλμης.

Ο νέος νόμος θέσπιζε την σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας στα 30 έτη από τα 35 έτη που ίσχυε μέχρι το 2002. Συγκεκριμένα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του νόμου 2932/2001 «το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό να μην συμπληρώνει την ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008». Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά την δρομολόγηση τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008. Όμως η απόφαση αυτή έφερε την αντίδραση των εφοπλιστών δεδομένου ότι ο στόλος την ελληνικής ακτοπλοΐας χρονολογούταν αρκετών ετών και θα έπρεπε να αποσυρθεί. Έτσι με το ΠΔ 124/2006 το όριο ηλικίας των 30 ετών ίσχυσε μέχρι το 2006 και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονταν στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996) μέσω της Ευρωπαϊκής οδηγίας καταργείται ο ελληνικός νόμος που προέβλεπε απόσυρση των πλοίων μετά το πέρας των 30 ετών ωφέλιμης ζωής αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως :

- a) Τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης

- b) Διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες
- c) Εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου

- Άγονες γραμμές

Το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει την συχνότητα δρομολόγησης καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων της οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε τρία στάδια:

- Τα Υπουργεία ναυτιλίας και αιγαίου ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών , δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν καλώντας τις εταιρείες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.
- Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες ( ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Πιο συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής με σύμβαση διάρκειας 1-12 έτη.
- Τέλος εάν μετά το πέρας του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές χαρακτηρίζονται ως μη εμπορικές (άγονες) γραμμές, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος για να εξυπηρετηθούν. Η επιδότηση που δίνεται από το κράτος συλλέγεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον επίνευλο, ο οποίος είναι ενσωματωμένος στην τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και αποτελεί το 3 %. Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την παραπάνω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτηση τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει με την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί. Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής. ( Νόμος 2932/2001 «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής-Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις»).

Μια νέα σειρά μεταβολών που επέβαλλε το νέο καθεστώς συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Την ίδρυση της Γενικής γραμματείας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική, ως ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων,
- Τη συγκρότηση του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ένα πολυπρόσωπο όργανο κοινωνικών εταιριών το οποίο διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή μας πολιτική,
- Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της ρυθμιστικής Αρχής θαλάσσιων ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.), η οποία θα εγγυάται τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον,
- Την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον με γνώμονα πάντα την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή,
- Τη μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών σε ανώνυμες εταιρείες και όλων των λιμενικών ταμείων σε δημοτικές επιχειρήσεις λιμένων.

Το θεσμικό πλαίσιο όπως ισχύει σήμερα, καθορίζεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ), τα βασικότερα σημεία του οποίου συνοψίζονται ως εξής:

- Με τον όρο «Ελληνική ακτοπλοΐα» ορίζεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και αγαθών
- Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία
- Οι τύποι των πλοίων ορίζονται στα επιβατηγά (Ε/Γ) που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες, στα οχηματαγωγά (Ο/Γ) που προορίζονται κατά κύριο λόγο για την μεταφορά οχημάτων και στα φορτηγά (Φ/Γ) εφόσον μεταφέρουν λιγότερους από 12 επιβάτες
- Το ναυολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδας γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και εγκρίνεται από την επιτροπή τιμών και Εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο.
- Η θαλάσσια γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας καθώς και όλες οι διεθνείς θαλάσσιες γραμμές δεν υπόκεινται στις παραπάνω διατάξεις περί ναύλων και δρομολογίων.

## **2.8 Διαρθρωτικές ενέργειες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών με σκοπό να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός**

Η άρση του cabotage που έγινε μέσω της έκδοσης του Ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 έφερε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμέτωπες με το καθεστώς του ανταγωνισμού. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες να αντιμετωπίσουν την είσοδο ξένων εταιρειών στο χώρο τον οποίο δραστηριοποιούνταν αυτές μέχρι πρότινος. Με τον τρόπο αυτό οι μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες αποφάσισαν να προβούν σε διαρθρωτικές κινήσεις που θα τους εξασφάλιζαν σε μεγάλο ποσοστό την οικονομική τους βιωσιμότητα. Η πρώτη σημαντική κίνηση που έκαναν οι μεγάλες εταιρείες του κλάδου ήταν η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. (Χ.Α.Α).

Προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό δεν έμειναν μόνο σε αυτή την ενέργεια της εισόδου στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών αλλά προχώρησαν και σε άλλες ενέργειες. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές αποτέλεσαν μια εξίσου σημαντική κίνηση των εταιρειών προκειμένου να καταφέρουν να διατηρηθούν στο καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού που επικρατούσε στον κλάδο. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές στην ακτοπλοΐα ήταν ένα καινούργιο φαινόμενο καθώς πριν την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 το του καθεστώτος προστατευτισμού που επικρατούσε δεν άφηνε περιθώρια για συγχωνεύσεις και εξαγορές. Κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η εξαγορά της C-LINK από την NEL Lines το



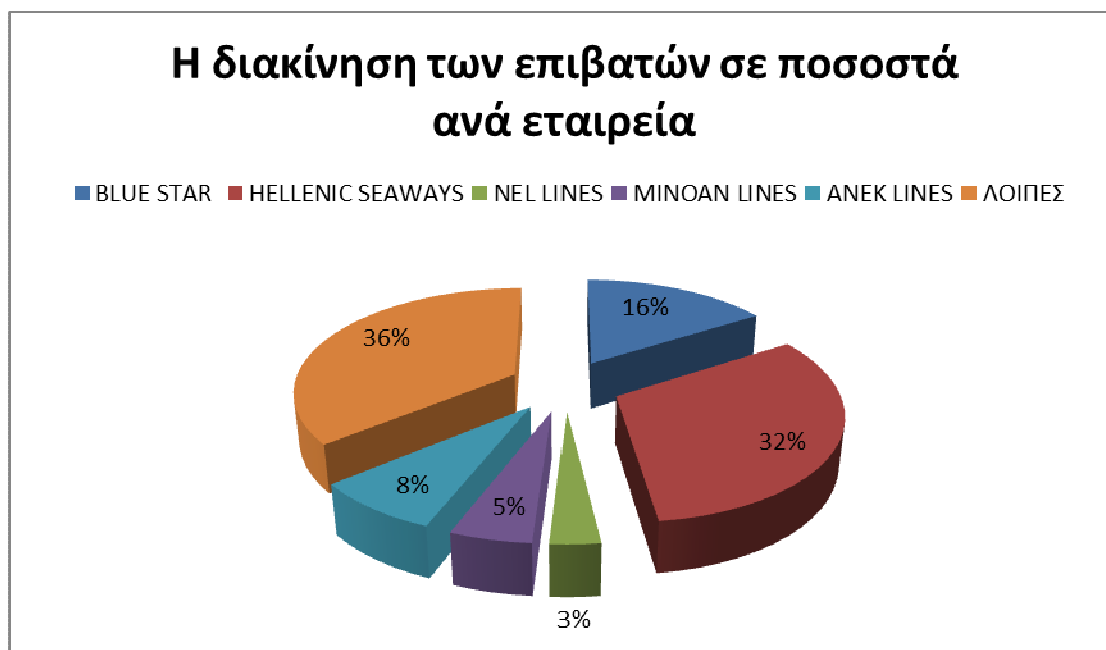
2006 αλλά και η εξαγορά των Attica group και Blue star ferries από την Marfin investment group η συγχώνευση των οποίων ολοκληρώθηκε το 2009.

Τελικά , η αύξηση του ανταγωνισμού οδήγησε και στην σταδιακή ανανέωση του ελληνικού στόλου. Οι έλληνες με αφορμή την παρούσα κατάσταση προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων εισάγοντας μονάδες σύγχρονης τεχνολογίας , με χαρακτηριστικά το μεγαλύτερο μέγεθος και τις υψηλότερες ταχύτητες. Βασικό στόχος ήταν η ανανέωση του στόλου μέσω της αντικατάστασης των μεγάλης σε ηλικία πλοίων με στόχο η Ελλάδα να συμβαδίζει με τα διεθνή δεδομένα. Έτσι τα μεγάλα σύγχρονα πλοία εξυπηρετούσαν τις κύριες γραμμές και τα συμβατικά, τα παλιά πλοία μετακινήθηκαν στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών και γραμμών μικρών αποστάσεων λόγω του χαμηλού κόστους λειτουργίας τους.

## 2.9 Διάρθρωση του κλάδου

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά παρουσιάζει χαρακτηριστικά που οδηγούν στο ολιγοπώλιο:

- Μικρός αριθμός ακτοπλοϊκών εταιρειών: ο αριθμός των εταιρειών που δεσπόζουν στον κλάδο της ακτοπλοΐας είναι πολύ μικρός πιο συγκεκριμένα οι πέντε μεγαλύτερες εταιρείες είναι Minoan Lines, blue star ferries, ANEK Lines, NEL Lines, Hellenic Seaways οι οποίες καλύπτουν τις ανάγκες για μετακίνηση μεταξύ των νησιών.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 : Η Διακίνηση των επιβατών σε ποσοστά ανά εταιρεία.**

- Μεγάλος αριθμός των καταναλωτών : στην αγορά της ακτοπλοΐας υπάρχει μεγάλο φάσμα καταναλωτών το οποίο αποτελείται τους ανεξάρτητους επιβάτες, τις

επιχειρήσεις μεταφορών και τα τουριστικά γραφεία με έντονη μεταβαλλόμενη ζήτηση η οποία μεταβάλλεται χρονικά

- Χαμηλό επίπεδο γνώσης και πληροφόρησης : υπάρχει μεγάλη έλλειψη γνώσης και πληροφόρησης από την πλευρά των καταναλωτών όσο αφορά τους εμπλεκόμενους φορείς όπως παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές αρχές, κεντρική διοίκηση με αποτέλεσμα αντικρουόμενα συμφέροντα. Στόχος των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους τους και η διατήρηση του μεριδίου τους στην αγορά σε αντίθεση με τους καταναλωτές οι οποίοι κάνουν χρήση των ακτοπλοϊκών γραμμών για αναψυχή, τουρισμό κ.α.
- Διαφοροποιημένη υπηρεσία : προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρέχουν μεγάλο εύρος υπηρεσιών στους πελάτες τους ώστε να καταφέρουν να επιβιώσουν στον κλάδο. Οι επιλογές αυτές αφορούν το χρόνο του ταξιδιού, την ποιότητα των υπηρεσιών και το ειδικευμένο προσωπικό. Αυτό είναι αποτέλεσμα της ολιγοπωλιακής αγοράς όπου αποφεύγεται ο ανταγωνισμός στην τιμή των εισιτηρίων και εστιάζεται στον ανταγωνισμό μεταξύ διαφοροποιημένων υπηρεσιών.

Από πλευρά ιδιοκτησιακού καθεστώτος σήμερα οι εταιρείες της ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται:

- Στις μεγάλες επιχειρήσεις οι μετοχές των οποίων είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο και ανήκουν σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους
- Σε εταιρείες πολυμετοχικής βάσης στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, καθώς η πλειονότητα των μετοχών προέρχονται από τη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή
- Ολιγομετοχικές εταιρείες στις οποίες οι περισσότερες μετοχές ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες

## Στόλος

Η χώρα μας είναι από τα πιο σημαντικά και ισχυρά ναυτικά κράτη του κόσμου. Η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής μας οικονομίας.

Σημαντικό είναι να τονιστεί η διάκριση μεταξύ ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας. Με τον όρο ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν ελληνική σημαία. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα ανεξάρτητα από τη σημαία στην οποία έχουν νηολογηθεί.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 5-19 του κώδικα δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) το πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει εθνικότητα, δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από την λιμενική αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Τα πλοία που αναγνωρίζονται ως ελληνικά ανήκουν σε ποσοστό άνω των 50% σε έλληνες πολίτες. Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης το πλοίο πρέπει να διαθέτει ταυτότητα, να προσδιορίζεται δηλαδή η ατομικότητα του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα ,

λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμης τους, χωρητικότητα καθαρής και μικτής, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη).

## 2.10 Ακτοπλοϊκός στόλος

Η κατανομή του στόλου στο ακτοπλοϊκό δίκτυο της χώρας αποτελούσε από πάντα μια αρκετά πολύπλοκη διαδικασία. Συγκεκριμένα απαιτούσε την υποβολή αίτησης από την πλευρά του πλοιοκτήτη για την περίοδο (χειμερινή, εαρινή ή καθ'όλη τη διάρκεια του έτους) που τον ενδιέφερε και την έκδοση απόφασης από τον Υπουργό Ναυτιλίας. Ο απαιτούμενος αριθμός των πλοίων που θα ασχολούνταν σε κάθε γραμμή καθοριζόταν από ιστορικά γεγονότα, εκτιμήσεις της ναυτιλιακής κίνησης, τις αποστάσεις καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε γραμμής. Η επιλογή του τύπου του πλοίου εξαρτιόταν από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου.

Ο ακτοπλοϊκός στόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από:

- Τα οχηματαγωγά κλειστού τύπου, που εξυπηρετούν τις κύριες γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά και τη Ραφήνα καθώς και τις δευτερεύουσες γραμμές με αφετηρία τους διάφορους επαρχιακούς λιμένες.
- Τα υδροπτέρυγα πλοία (ιπτάμενα δελφίνια) που εξυπηρετούν τον Αργοσαρωνικό και τις Βόρειες Σποράδες
- Τα πορθμεία ανοιχτού τύπου που εξυπηρετούν τις τοπικές γραμμές της χώρας μας (Ρίο-Αντίρριο, Πέραμα-Σαλαμίνα, Ωροπός-Ερέτρια).

## Μέση ηλικία πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι υπάρχει μια σταθερή, σταδιακή ανανέωση του ελληνικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Πιο συγκεκριμένα έχει διαπιστωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων πλοίων στα ελληνικά νηολόγια είναι περίπου τα 10 έτη, αντίστοιχα ο μέσος όρος σε διεθνές επίπεδο είναι τα 12,5 έτη. Η σταδιακή πτώση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων οφείλεται στο γεγονός ότι οι εφοπλιστές έχουν την τάση να επενδύουν σε νεότευκτα πλοία με υψηλές προδιαγραφές.

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες διαθέτουν τα νεότερα πλοία στην Ευρώπη και η ανανέωση αυτή προήλθε από την κατασκευή νέων επιβατηγών πλοίων καθώς και την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε μικρή ηλικία. Πρωταγωνιστές σε αυτόν τον εκσυγχρονισμό του στόλου ήταν οι εταιρείες:

- Blue star ferries
- Minoan lines
- Hellenic seaways
- ANEK lines
- NEL lines

Τα πλοία των εταιρειών αυτών δρομολογήθηκαν στην αγορά της Αδριατικής και του Αιγαίου. Αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων ήταν η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου ώστε να καταστεί ο πιο σύγχρονος στην Ευρωπαϊκή Ένωση .

Παρακάτω ο ενδεικτικός πίνακας μας δείχνει την τάση ανανέωσης του ελληνικού στόλου τα τελευταία έτη.

### Μέσος όρος ηλικίας (σε έτη)

Έτος	Διαγραφές	Εγγραφές
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007	14	6
<b>Μέσος όρος ηλικίας</b>	<b>19,15</b>	<b>7,16</b>

Πίνακας 1 : Πίνακας μέσου όρου ηλικίας του ελληνικού στόλου από το 1996 – 2007.

## 2.11 Τουρισμός και Ακτοπλοΐα

Για μια χώρα όπως είναι η Ελλάδα η ανάγκη για ισχυρή και ανταγωνιστική ναυτιλία είναι πολύ ουσιώδης, τόσο για τουριστικούς λόγους όσο και για θέματα επιβίωσης των κατοίκων που ζουν σε μικρά ή απομονωμένα νησιά της χώρας. Καθημερινά εκτός από τουρίστες, μεταφέρονται με τα πλοία της γραμμής τόνοι αγαθών απαραίτητων που είναι αναγκαίοι για την ομαλή ζωή των κατοίκων και επιπλέον παρέχονται ανθρωπιστικές υπηρεσίες όπως είναι η διακομιδή ασθενών σε νοσοκομεία της ηπειρωτικής Ελλάδος, αλλά και ανθρώπων που είναι ανάγκη να μεταβούν στα αστικά κέντρα προκειμένου να διευθετήσουν προσωπικές τους υποχρεώσεις που είναι αδύνατο να πραγματοποιηθούν στο μόνιμο τόπο κατοικίας τους. Όλες αυτές οι υπηρεσίες σχετίζονται βεβαίως έμμεσα με τον τουρισμό.

Η σύγχρονη ελληνική ακτοπλοΐα χαρακτηρίζεται ότι έκανε τα πρώτα της βήματα τη δεκαετία του 1960 και με γοργούς ρυθμούς έφτασε να είναι από τις ισχυρότερες του κόσμου. Σε αυτήν εκτός από τα μεγάλα πλοία της γραμμής, συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία των ημερησίων κρουαζιέρων (Daily Cruises), αλλά και τα ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής (Yachts). Ευνόητο λοιπόν είναι ότι ο ακριβής αριθμός των τουριστών που ταξιδεύουν με πλοίο δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί, όμως σίγουρα είναι πολύ μεγάλος. Σήμερα στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα υπάρχουν περίπου 356 γραμμές από τις οποίες, 242 είναι ελεύθερες, οι 84 είναι επιδοτούμενες και οι 30 πορθμειακές. Οι κρατικές δαπάνες για τις επιδοτούμενες γραμμές το 2008 έφτασαν τα 35 εκατομμύρια ευρώ.

## **2.12 Η λιμενική υποδομή και τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας**

Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας απαιτεί και σύγχρονες λιμενικές υποδομές στις οποίες θα μπορεί να προσαρμοστεί κάθε τύπος πλοίου. Λόγω των οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων οξύνθηκε. Μετά την ψήφιση του Νόμου 2932/01 τα δέκα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας είναι:

- Αλεξανδρούπολη
- Βόλος
- Ελευσίνα
- Ηγουμενίτσα
- Ηράκλειο
- Καβάλα
- Κέρκυρα
- Λαύριο
- Πάτρα
- Ραφήνα

Είναι αυτά που ακολούθησαν το παράδειγμα των μεγαλύτερων λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.)

Στις μέρες μας η λιμενική υποδοχή πραγματοποιείται σε ένα πιο διαφοροποιημένο περιβάλλον. Με νέες υποδομές και υπηρεσίες οι λιμένες μετατράπηκαν από χώροι διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις οι οποίες καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Οι βασικότεροι παράγοντες που στοιχειοθετούν ένα νέο περιβάλλον για τους λιμένες είναι:

- Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ως ένας εναλλακτικός τρόπος μεταφορών σε αντίθεση με αυτόν των χερσαίων και των αεροπορικών, έχοντας σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα ειδικότερα στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Οι σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις (μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία, μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης κ.α.)
- Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών
- Η οριοθέτηση και ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων καθώς και η προώθηση της Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

- Η ανάγκη προσαρμογής των λιμένων σε όρους υποδομών, οργάνωσης και λειτουργίας, στη βάση συγκεκριμένων διεθνών και Ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων
- Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας καθώς και χωρών της Άπω Ανατολής τα τελευταία χρόνια έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης παροχής μεταφορικών υπηρεσιών από και προς αυτές τις αγορές

### ΛΙΜΑΝΙΑ :

- **Πειραιάς:** Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά, εξυπηρετεί δρομολόγια για Κρήτη, Αργοσαρωνικό, Δωδεκάνησα και Κυκλάδες.
- **Ραφήνα:** Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί τα νησιά της Τήνου, Μυκόνου, Άνδρου και την περιοχή Μαρμάρι της Εύβοιας.
- **Λαύριο:** Από το Λαύριο μπορεί κανείς να ταξιδέψει προς Άνδρο, Φολέγανδρο, Ίο, Κέα, Κύθνο, Μήλο, Λήμνο, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Σύρο, Τήνο, Σίκινο, Αμοργό, Άγιο Ευστράτιο, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη.
- **Πάτρα:** Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί δρομολόγια για Ιταλία και πιο συγκεκριμένα για Ανκόνα, Μπάρι, Βενετία, Πρίντεζι, Τεργέστη, αλλά και για Κεφαλονιά, Κέρκυρα, Ζάκυνθο, τους Παξούς και την Ηγουμενίτσα.
- **Ηγουμενίτσα:** Από την Ηγουμενίτσα αναχωρούν πλοία με προορισμό τα παραπάνω λιμάνια της Ιταλίας, αλλά και με προορισμό την Κέρκυρα.

**Σημαντικότερα λιμάνια νήσων :** Από τα λιμάνια των ελληνικών νησιών, εκτός αυτών της Κρήτης (δηλαδή των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Ηρακλείου), της Ρόδου, της Χίου και της Λέσβου, ξεχωρίζει κανείς αυτά της Πάρου, της Μυκόνου και της Σαντορίνης.

### **2.13 Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες**

Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι αυτές που ήδη είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, δηλαδή η ANEK Lines, Attica Group (Superfast Ferries, Blue Star Ferries), Minoan Lines, NEL Lines, SAOS Ferries αλλά και η Hellenic Seaways που αν και δεν είναι εισηγμένη κατέχει μεγάλο μέρος της αγοράς.

**ANEK Lines:** Στις 10 Απριλίου 1967 ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά. Ο στόλος της εταιρείας αριθμεί σήμερα 9 πλοία.. Η ANEK εξακολουθεί να ανανεώνει το στόλο της κυρίως με μεταχειρισμένα πλοία και ως εκ τούτου ο μέσος όρος της ηλικίας τους ξεπερνά τα 20 χρόνια. Η εταιρεία θεωρείται λαϊκής βάσης, αφού το 61% ανήκει στο κοινό, ελέγχεται όμως από την Sea Star Capital (I. Βαρδινογιάννης, Restis Group, George Fragos) η οποία έχει το 32,5%. Το υπόλοιπο 6,5% ανήκει στην Κα. Αμ. Βαρδινογιάννη. Πραγματοποιεί δρομολόγια στις γραμμές της Κρήτης (Πειραιάς-Χανιά, Πειραιάς-Ηράκλειο), των Κυκλάδες (Μήλος, Σαντορίνη, Ανάφη) και των Δωδεκανήσων ( Ρόδος , Κάρπαθος, Χάλκη, Διαφάνι, Κάσος). Επιπλέον μέσω της SuperFast Ferries πραγματοποιεί δρομολόγια σε Πάτρα- Ηγουμενίτσα-Ανκόνα και Πάτρα –Ηγουμενίτσα-Μπάρι .

Εταιρεία	Ποσοστό ομίλου	Έδρα	Δραστηριότητα
Λασιθιώτικη ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία (ΛΑΝΕ)	50,11%	Αγ.Νικόλαος Λασιθίου	Επιβατηγός Ναυτιλία
Αιγαίον πέλαγος θαλάσσιες γραμμές Ν.Ε.	100%	Ελ.Βενιζέλος Χανίων	Ναυτική Εταιρεία Ν.959/79
Εταιρεία ανάπτυξης επαρχίας Αποκορώνα Α.Ε.	47,85%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού
Λευκά όρη Α.Β.Ε.Ε.	60,37%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας
ΑΝΕΚ τουριστική-ξενοδοχειακή-συμμετοχών ανώνυμη Εταιρεία	99,48%	Ελ.Βενιζέλος Χανίων	τουρισμός συμμετοχή σε άλλες εταιρείες / παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών
ΤΙ.ΣΙ. ΣΕΙΛΙΝΓΚ Ναυτική εταιρεία	97,5%	Ελ.Βενιζέλος Χανίων	Ναυτική Εταιρεία Ν.959/79
ΑΝΕΚ LINES ITALIA	49%	Ancona Ιταλίας	Πρακτόρευση και αντιπροσώπευση ναυτιλιακών Εταιρειών

**Πίνακας 2 : Θυγατρικές εταιρείες του ομίλου ANEK LINES.**

**Attica Group:** Το 1918 ιδρύεται η εταιρεία με την επωνυμία “Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας Ελλάδος” και το 1924 εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας. Το 1992 γίνεται αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και μετονομάζεται σε “Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.”, ενώ το 1993 ιδρύεται η θυγατρική Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και το 1999 γίνεται η εξαγορά της εταιρείας Γραμμές Στρίντζης Ναυτιλιακή Α.Ε. σε ποσοστό που φτάνει το 38,8% και η αλλαγή του ονόματος αυτής σε Blue Star Ferries. Η εταιρεία Superfast Ferries διαθέτει σήμερα 3 πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στο χώρο της Αδριατικής. Ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων δεν ξεπερνά τα 10 χρόνια αφού πολιτική της εταιρείας είναι να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες με νεότευκτα πλοία.

**Blue Star Ferries:** Η εταιρεία διαθέτει 12 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 13 χρόνια. Τέσσερα από αυτά εκτελούν δρομολόγια στις Κυκλάδες, τρία στα Δωδεκάνησα και ένα στην Αδριατική που εκεί δραστηριοποιείται συμπληρωματικά με το στόλο της Attica Group. Η εταιρεία κατά 85% ανήκει στην Marfin Investment Group όπως άλλωστε και η Attica Group κατά 89% ενώ το υπόλοιπο ποσοστό των μετοχών ανήκει στο κοινό. Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια εμφανίζει βελτίωση όσον αφορά τον κύκλο εργασιών της και αυτό οφείλεται κυρίως στα καινούρια πλοία που δραστηριοποιούνται στις Κυκλάδες.

**Minoan Lines:** Στις 25 Μαΐου 1972 ιδρύεται η εταιρεία και το 1998 εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Οι Minoan Lines διαθέτουν στόλο 5 πλοίων (μετά την πρόσφατη πώληση του F/B Pasiphae Palace), 3 εκ των οποίων δραστηριοποιούνται στην Αδριατική (Πάτρα - Ηγουμενίτσα –Αγκόνα και Πάτρα- Ηγουμενίτσα – Αγκόνα- Τεργέστη) και 2 στο δρομολόγιο (Πειραιάς-Ηράκλειο). Ο στόλος της εταιρείας είναι από τους νεότερους και πιο σύγχρονους της ακτοπλοΐας. Η Minoan Lines μέχρι πρόσφατα θεωρείτο εταιρεία λαϊκής βάσης αφού στο κοινό ανήκε το 68% ενώ το υπόλοιπο 32% ανήκε στην ιταλική Grimaldi Group. Μετά την πρόσφατη Υποχρεωτική Δημόσια Προσφορά, ο όμιλος Grimaldi αύξησε το ποσοστό του στο 88% περίπου και ως εκ τούτου ελέγχει την εταιρεία. Η Minoan Lines τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια σταθερότητα στην κίνηση επιβατών και οχημάτων. Στο στόλο της εταιρείας ανήκουν και 7 επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία με μέσο όρο ηλικία τα 9 έτη: Cruise Olympia, cruise Europa, Olympia palace, Europa palace και τέλος το Euroalink του ομίλου Grimaldi.

Επωνυμία	Έδρα	Ποσοστό συμμετοχής Μητρικής
Κρητική φιλοξενία Α.Ε.	Ηράκλειο Κρήτης	100%
Αθηνά Α.Β.Ε.Ε.	Ηράκλειο Κρήτης	100%
Minoan Italia S.p.A.	Παλέρμο Ιταλίας	100%
Meditereanian Ferries S.r.l.	Γένοβα Ιταλίας	50%

**Πίνακας 3 : Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου MINOAN LINES.**

**NEL Lines:** Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ή NEL Lines ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου του 1972 με έδρα τη Μυτιλήνη. Η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 15 πλοίων με μέσο όρο ηλικίας τα 24 έτη. Από αυτά τα 3 δραστηριοποιούνταν στο Βόρειο Αιγαίο, 4 στις Κυκλάδες και 1 στη Κρήτη και συγκεκριμένα στη γραμμή Πειραιάς-Ρέθυμνο. Η NEL Lines δραστηριοποιούταν εξ’ ολοκλήρου στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Και αυτή η εταιρεία θεωρούνταν λαϊκής βάσης, αφού ανήκε σε ποσοστό 56% στο κοινό, ενώ το 20% ανήκε στον κ. Βεντούρη, το 9% στην Millennium Bank και τέλος το 15% στην D.K.S. Ως όμιλος δραστηριοποιούταν στην γραμμή του Αιγαίου (Πειραιάς- Χίος- Μυτιλήνη- Λήμνος – Θεσσαλονίκη και Πειραιάς-Χίος –Μυτιλήνη ), στις Κυκλάδες (Λαύριο- Σύρος – Πάρος- Νάξος), στη γραμμή Πειραιάς- Ρέθυμνο, ενώ εκτελεί και επιδοτούμενες άγονες γραμμές στις Ανατολικές και Δυτικές Κυκλάδες. Στο στόλο του ομίλου ανήκαν τα παρακάτω πλοία:

- Ταχύπλοα: Αίολος Κεντέρης, Αίολος Κεντέρης 1, Αίολος Κεντέρης 2, Παναγία Θαλασσινή, Παναγία Πάρου, Alkyoni.
- Επιβατηγά/Οχηματαγωγά :Μυτιλήνη, Θεόφιλος, Ταξιάρχης, Κωνσταντίνος Γ, European Express, Aqua Hercules, Aqua Jewel, Olympus, Aqua Maria, Aqua Spirit
- Φορτηγά-Οχηματαγωγά: Μύκονος.



Επωνυμία	Ποσοστό συμμετοχής	Έδρα
Pantheon marine Ltd	100%	Νησιά Marshall
Internel Ltd	100%	Κύπρος
Silver Fin shipping Ltd	100%	Μάλτα
Waves shipping S.A.	100%	Παναμά
Rainbow Maritime Ltd	100%	Μάλτα
Κοινοπραξία γραμμών NEA	100%	Νήσος Λέσβος
ΣΙ ΛΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ ΝΕ	100%	Πειραιά

**Πίνακας 4 : Θυγατρικές εταιρείες του ομίλου NEL LINES.**

**SAOS Ferries:** Η εταιρεία SAOS Ferries ιδρύθηκε το 1975 ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης από τους κατοίκους και τους μετανάστες της Σαμοθράκης με σκοπό τη σύνδεση του νησιού με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας. Το 1999 προχωρά στην μετατροπή της νομικής της μορφής σε Α.Ε. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με 11 πλοία, εκ των οποίων 9 στην περιοχή του Βορειοανατολικού Αιγαίου, 1 στις Κυκλάδες και 1 στα Δωδεκάνησα με μέσο όρο ηλικίας αυτών τα 27 χρόνια. Στρατηγική της εταιρείας μέχρι το 2005 αποτελούσε η στήριξη του κύκλου εργασιών της, στις επιδοτήσεις της άγονης γραμμής οι οποίες συνεισέφεραν περί το 40% των 26 εσόδων της. Τώρα πια όμως η εταιρεία εστιάζει περισσότερο στο ανταγωνιστικό κομμάτι της αγοράς. Όπως προαναφέρθηκε η SAOS Ferries είναι λαϊκής βάσης, αν και μεγάλο μέρος του μετοχικού πακέτου όπως και το management είναι στην κατοχή του κυρίου Φώτη Μανούση. Τα τελευταία χρόνια η εταιρεία παρουσιάζει αυξημένο κύκλο εργασιών, αλλά και αυξημένο μεταφορικό έργο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα εφημερίδων, η εταιρεία παρουσιάζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα, τα δε πλοία της παραμένουν δεμένα.

**Hellenic Seaways:** Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται από το 1999 και κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο με 16 πλοία τα οποία καλύπτουν 35 λιμάνια της χώρας. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της εταιρείας είναι περί τα 22 έτη, όμως η Hellenic Seaways προσανατολίζεται στο να μειωθεί στα 17 έτη με τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή με την αγορά μεταχειρισμένων προς σταδιακή αντικατάσταση των υπερήλικων σκαφών. Στόχος της εταιρείας για τα επόμενα χρόνια είναι να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο προκειμένου να αυξηθεί η εμπορευσιμότητα της μετοχής της. Η εταιρεία ανήκει κατά 36,5% στην Sea Star Capital, κατά 33,25% στην Minoan Lines και κατά 30,25% στο κοινό.

Επωνυμία	Ποσοστό συμμετοχής μητρικής	Έδρα
Hellenic seaways cargo N.E.	100%	Ελλάδα
Hellenic seaways management S.A.	100%	Λιβερία
Trailer shipping company Ltd*	100%	Κύπρος
Easy cruise ltd 100%	100%	Λιβερία
Hellcat lines S.A.	100%	Νήσοι Marshall
Alpha ferries Ltd *	100%	Λιβερία
Betta ferries Ltd *	100%	Λιβερία
Vertino shipping company limited **	100%	Κύπρος

**Πίνακας 5 : Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου HELLENIC SEAWAYS**

**Aegean speed Lines:** η εταιρεία δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το 2005. Η Aegean speed lines πραγματοποιεί δρομολόγια από το λιμάνι του Πειραιά προς τα νησιά των Κυκλάδων Σέριφο, Σίφνο, Μήλο. Η εταιρεία χρησιμοποιούσε 3 υπερσύγχρονα πλοία τα SPEEDRUNNER 2, SPEEDRUNNER 3, SPEEDRUNNER 4 τα οποία πληρούσαν τις απαιτήσεις άνεσης, ποιότητας και ασφάλεια. Πλέον υπάρχει μόνο το SPEEDRUNNER 3. Τα άλλα δύο πλοία εξαγοράστηκαν το ένα από την εταιρεία Golden Star Ferries και το άλλο από μια Βενεζουελική εταιρεία. Το Δεκέμβριο του 2009 η εταιρεία μόλις 5 έτη από την ίδρυση της έλαβε την τιμητική διάκριση από τους Lloyd's List, χαρακτηριζόμενη ως « καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία της χρονιάς για την δέσμευση, προσήλωση και την αφοσίωση στην παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας»

**Alpha Ferries N.E :** ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2001 υπό τις διατάξεις του νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τη γραμμή Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Νάξος. Το επιβατηγό πλοίο που διαθέτει η εταιρεία είναι το Aqua Jewel το οποίο μετέπειτα εξαγοράστηκε από την NEL LINES.

**C-LINK Ferries NE:** ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2002 υπό τις διατάξεις του νόμου Ν.959/79 και πρόκειται για θυγατρική της ναυτιλιακής εταιρείας του ομίλου Λέσβου Α.Ε. Τα πλοία της εταιρείας ήταν: Παναγιά θαλασσινή, Παναγιά Τήνου, Παναγιά Χοζοβιώτισσα και Παναγιά Πάρου. Το 2006 εξαγοράστηκε από την NEL LINES με τελικό τίμημα έναντι 536.000 ευρώ.

**A.N.E.M. A.E. :** Η ανώνυμος ναυτιλιακή εταιρεία Μαστιχάριου ιδρύθηκε το 1986 στην Κω. Κύριος μέτοχος είναι ο δήμος Ηρακλειδών. Εξυπηρετεί τη γραμμή Μαστιχάρι-Κάλυμνος. Η εταιρεία διαθέτει 3 πλοία το Olympios apollon, Olympios zeus, Olympios express. Από το 2017 το μοναδικό πλοίο που της έχει απομείνει είναι το Olympios zeus.

**A.N.E.Σ. A.E. :** είναι μια εταιρεία λαϊκής βάσης με 1300 περίπου μετόχους όπου οι περισσότεροι μέτοχοι είναι κάτοικοι Σύμης και Ρόδου. Ιδρύθηκε το 1979 με σκοπό να βγάλει

το νησί από την απομόνωση και να τονώσει την εμπορευματική, επιβατική και τουριστική κίνηση, επιτρέποντας έτσι στους Συμιακούς να παραμένουν στο νησί και όχι να γίνονται καλοκαιρινοί επισκέπτες μόνο. Καλύπτει την γραμμή Ρόδος-Σύμη καθώς και τις άγονες επιδοτούμενες γραμμές Ρόδος-Σύμη-Τήλος-Νίσυρος-Κως και Ρόδος-Καστελόριζο. Η εταιρεία διαθέτει τα ακόλουθα πλοία : το πλοίο Σύμη 2, το πλοίο Sebeco και τα επιβατικά πλοία Πρωτεύς και Αγ. Νεκτάριος Αίγινας.

**Αγιορείτικες Γραμμές Ν.Ε.** : Ιδρύθηκε στην Ουρανούπολη το 2001 υπό τις διατάξεις του νόμου 959/79. Εξυπηρετεί την άγονη επιδοτούμενη γραμμή Ιερισσός-Άγιον Όρος. Στο δυναμικό του στόλου της ανήκουν τα πλοία: Άξιον εστί, Ευαγγελίστρια, Παναγία, Οδηγήτρια, Σοφία, Άγιος Αθανάσιος, Αγία Μαρίνα και το πλοίο Πορταίτισσα.

**ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.** : η εταιρεία συστάθηκε το έτος 1983 με την συνένωση ναυτιλιακών εταιρειών που προσέφεραν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς στα παράλια της νοτιοδυτικής Κρήτης. Σήμερα εξυπηρετεί θαλάσσιες συγκοινωνίες στα 6 κύρια λιμάνια της Νοτιοδυτικής Κρήτης (Σφακιά, Λουτρό, Αγία Ρούμελη, Σούγια, Παλαιοχώρα, Ν. Γαύδος) που αφορούν σε αντίστοιχες κατοικημένες και τουριστικές περιοχές. Ο στόλος της ΑΝΕΝΔΥΚ αποτελείται από τα εξής πλοία : Δασκαλογιάννης, το Σαμαριά Ι, Neptore, Agia Roumeli, Calypso και το Sfakia Pioneer.

**Γραμμαί Επτανήσου Ν.Ε. (Strintzis Ferries):** Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2003 υπό τις διατάξεις του νόμου 959/79 από μέλη της οικογένειας Στρίντζη. Εξυπηρετεί τις γραμμές Πάτρα-Κεφαλονιά-Ιθάκη και Κυλλήνη-Κεφαλονιά. Ο στόλος της εταιρείας αποτελούνταν από το F/B Επτάνησος και F/B Κεφαλονιά. Η εταιρεία μετονομάστηκε σε Blue Star Ferries.

**Ιόνιον Ναυτιλιακή εταιρεία:** Ιδρύθηκε στην Κεφαλονιά το 2003 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τις γραμμές Κεφαλονιά-Ζάκυνθος και Κεφαλονιά-Ιθάκη-Αστακός. Στο δυναμικό της εταιρείας ανήκει το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Ιόνιον Πέλαγος.

**Λασιθιωτική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Α.Ε. (ΛΑΝΕ):** Ιδρύθηκε το 1993 στον Αγ.Νικόλαο και είναι θυγατρική της ANEK LINES. Εκτελεί καθόλη τη διάρκεια του έτους τη γραμμή Πειραιά-Μήλο-Σαντορίνη-Κάρπαθος-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος και κατά την θερινή περίοδο τις γραμμές Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Σάμος-Χίος-Λέσβος-Λήμνος-Αλεξανδρούπολη, Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Σάμος-Θεσσαλονίκη και Σητεία-Ρόδος-Σητεία. Ο στόλος της αποτελείται από τα πλοία Ierapetra L. και Kornaros V.

**Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου Α.Ε.(Α.Ν.Ε.Θ.)** : ιδρύθηκε το έτος 1974 από Θάσιους κυρίως μετόχους. Η ίδρυσή της αποσκοπούσε στην καλύτερη εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιακών αναγκών του νησιού με σκοπό την εξυπηρέτηση των κατοίκων του νησιού. Σήμερα διαθέτει 4 επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία ανοιχτού τύπου ΘΑΣΟΣ 1,ΘΑΣΟΣ 2 ΚΑΙ ΘΑΣΟΣ 3 και το πλοίο Άγιος Παντελεήμων. Εξυπηρετεί τα δρομολόγια Κεραμωτή-Θάσος και Καβάλα-Πρίνος.

**Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Καλύμνου Α.Ε.** : Ιδρύθηκε στην Κάλυμνο το 1987 με κύριο μέτοχό της το δήμο Καλύμνου. Εξυπηρετεί τις γραμμές Κάλυμνος –Μαστιχάρι και Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αγαθονήσι-Σάμος. Στο δυναμικό της εταιρείας ανήκουν τρία πλοία το Νήσος Κάλυμνος το Kalymnos star και το Kalymnos Dolphin.

**Ionian Group Ferries:** Η Ionian Group ιδρύθηκε το 2015 και αποτελούσε κοινοπραξία των εταιρειών Levante Ferries, Zante Ferries και την Ionissos Ferries. Παρακάτω παρουσιάζονται λίγα λόγια για τις δύο πρώτες εταιρείες. Ανώνυμη Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία

Ζακύνθου Α.Ε. (ZANTE Ferries): Ιδρύθηκε στην Ζάκυνθο το 1991 και εξυπηρετεί τα δρομολόγια Κυλλήνη-Ζάκυνθος, Κυλλήνη-Κεφαλονιά και κατά την θερινή περίοδο Πειραιάς-Κύθνος-Σέριφος-Σίφνος-Μήλος-Κίμωλος. Στο δυναμικό του στόλου της εταιρείας ανήκουν τα πλοία Αδαμάντιος Κοραής, Διονύσιος Σολωμός.

Όσο για την Levante Ferries είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία ιδρύθηκε το 2014 από Ζακυνθινούς μετόχους. Σήμερα με στόλο 4 πλοίων κυριαρχεί στο Ιόνιο εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς ( Σάμη, Ιθάκη, Πόρο ). Τα καράβια που διαθέτει η εταιρεία είναι τα κάτωθι : Mare di Levante, Fior di Levante, Nissos Kefalonia και τέλος ο Ανδρέας Κάλβος.

Αξίζει να σημειωθεί πως στις 27/02/2019 ανακοινώθηκε στο επιβατικό κοινό πως έπειτα από την αλλαγή στην σύνθεσή της η κοινοπραξία Ionian Group μετονομάζεται σε Levante Ferries Group.

**SeaJets Ναυτική Εταιρεία:** Ξεκίνησε το 1989 , αλλά μόλις το 2002 κατόρθωσε να εισέλθει και να εδραιωθεί στον κόσμο της επιβατηγούς ναυτιλίας. Με τον υπερσύγχρονο στόλο που διαθέτει καλύπτει πάνω από 250 συνδέσεις λιμανιών από Πειραιά, Ραφήνα, Κρήτη προς τα νησιά των Κυκλάδων. Αδιαμφισβήτητα, η Seajets διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο ταχύπλοων πλοίων στο Αιγαίο. Πιο συγκεκριμένα ο στόλος απαρτίζεται από 18 πλοία οι ονομασίες των οποίων παρουσιάζονται παρακάτω : Tera Jet, WorldChampion Jet, Champion Jet 1 , Champion Jet 2, MEGA JET, NAXOS JET, PAROS JET, MASTER JET, ANDROS JET, SUPER JET, SEAJET 2 , AQUA BLUE, AQUA JEWEL, SIFNOS JET, TALATON, HSC CAT, POWER JET & HIGH SPEED JET.

**Feax express Lines Ναυτική Εταιρεία:** ιδρύθηκε στην Κέρκυρα το 1996 αρχικά με την επωνυμία Άγιος Σπυρίδων Ναυτική εταιρεία την οποία άλλαξε στην σημερινή της το 2003. Λειτουργεί υπό τις διατάξεις του νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τη γραμμή Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα. Η εταιρεία έχει στη διάθεση της την επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Παντοκράτωρ.

## 2.14. Ανάλυση SWOT για τον κλάδο της Ακτοπλοΐας

Στον χώρο της ακτοπλοΐας υπάρχουν ακόμα πολλές δυνατότητες και αδυναμίες, που εκφράζουν το περιβάλλον της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα και θα πρέπει να προσεχθούν, έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες αλλά και γενικά ο κλάδος. Πιο συγκεκριμένα οι δυνατότητες που υπάρχουν στον κλάδο είναι οι εξής :

### Δυνάμεις (strengths) :

- Ποιοτική Διοίκηση.
- Ανανέωση του πεπαλαιωμένου στόλου.
- Ομαλές τραπεζικές σχέσεις .
- Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων.
- Εξορθολογισμός δρομολογίων

### Αδυναμίες (weakness) :

- Αύξηση του μέσου όρου ηλικίας του στόλου.
- Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών.
- Κρατήσεις υπέρ τρίτων ανεβάζουν το κόστος.
- Γραφειοκρατία και καθυστερήσεις στο πρόγραμμα επιδοτήσεων.
- Μεγάλη εξάρτηση από την τιμή του πετρελαίου, βασικού συστατικού κόστους των πλοίων.

Στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας υπάρχουν και πολλές ευκαιρίες αλλά και απειλές που πηγάζουν από το εξωτερικό περιβάλλον.

### Ευκαιρίες (opportunities) :

- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις και συνέργιες.
- Σταδιακή υποστήριξη και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών .
- Εξωστρέφεια των ελληνικών εταιρειών και δημιουργία νέων γραμμών σε Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό επίπεδο .
- Ανάγκη για νέες επενδύσεις σε νέες μορφές θαλάσσιων μεταφορών.
- Νέα πακέτα επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο που να δίνουν κίνητρα για νέες επενδύσεις.

Σε αντίθεση όμως με τις παραπάνω ευκαιρίες υπάρχουν και σημαντικές απειλές. Πιο συγκεκριμένα οι απειλές αυτές είναι:

### Απειλές (threats) :

- Καθυστέρηση στη χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον.
- Ελλιπής υποδομή σε κύρια αλλά και περιφερειακά λιμάνια.
- Μείωση στόλου.
- Έλλειψη πλοίων και ναυπηγικών κλινών στην διεθνή αγορά.
- Κόστος καυσίμων.
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός κυρίως στην Αδριατική.
- Τραπεζική πίστη λόγω διεθνών εξελίξεων.

## 2.15 Βασικά προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοίας

Η ακτοπλοία με κέντρο το λιμάνι του Πειραιά, αποτελεί το κυκλοφοριακό σύστημα του ελληνικού τουρισμού και συμβάλει στην ανάπτυξή του, αφού οι περισσότεροι τουρίστες επισκέπτονται τα νησιά χρησιμοποιώντας το ακτοπλοϊκό μας δίκτυο. Άλλωστε η Ελλάδα διαθέτει το πιο πυκνό δίκτυο μεταφορών στην Ευρώπη. Το μέλλον του κλάδου στηρίζεται σε σύγχρονα πλοία που παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Όμως, όπως κάθε κλάδος, έτσι και η ακτοπλοία αντιμετωπίζει τα προβλήματά της. Το βασικότερο από αυτά είναι η μη σταθερότητα της πληρότητας που βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα μόνο για 30-40 μέρες το χρόνο, δηλαδή κάποιες μέρες το καλοκαίρι και τις γιορτές των Χριστουγέννων και του Πάσχα. Όλες τις υπόλοιπες μέρες η πληρότητα βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα δημιουργώντας έτσι προβλήματα στον κλάδο. Η μεγάλη εποχικότητα στην κίνηση σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους λειτουργίας και συντήρησης του συνεχώς γειρασκόμενου στόλου και την αύξηση της τιμής του πετρελαίου, ιδίως τα 2 τελευταία χρόνια, καθιστούν ορισμένες διαδρομές ασύμφορες. Για το λόγω αυτό ορισμένα δρομολόγια εκτελούνται όχι τόσο συχνά όσο ίσως να χρειαζόταν, αποκόπτοντας έτσι κάποιες νησιωτικές περιοχές. Ένας τρόπος αντιμετώπισης αυτού του φαινομένου που ήδη εφαρμόζεται είναι οι επιδοτούμενες γραμμές. Για το 2008 οι επιδοτήσεις αυτές ανέρχονται στα 35 εκατομμύρια ευρώ για 84 γραμμές, ενώ αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά τη φετινή χρονιά. Οι επιδοτήσεις αυτές έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων απομακρυσμένων νησιών και το κράτος ευελπιστεί να πείσει τους πλοιοκτήτες να δρομολογήσουν νέας ηλικίας πλοία αν και αυτοί φαίνονται διστακτικοί. Πολλοί πιστεύουν ότι οι επιδοτήσεις αυτές δεν είναι αρκετές αφού καλύπτουν το 20% του κύκλου εργασιών της εταιρείας και φέρουν ως παράδειγμα αυτό της Σουηδίας, όπου η αντίστοιχη επιδότηση αγγίζει το 30% του κύκλου εργασιών. Παράπονα βέβαια ακούγονται και από την πλευρά των κατοίκων των νησιών αυτών, οι οποίοι διαμαρτύρονται για την συχνότητα και την ποιότητα των δρομολογίων αυτών.

Επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι ότι ο ελληνικός στόλος έχει αρχίσει να γερνάει δημιουργώντας έτσι παραπάνω κόστη για τις ιδιοκτήτριες εταιρείες, αφού τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας αυξάνονται δραματικά. Χαρακτηριστικό είναι το ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων των μεγάλων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ξεπερνάει τα 16,5 χρόνια και όπως φαίνεται οι εταιρείες είναι διστακτικές στο να κάνουν νέες επενδύσεις. Τα τελευταία 3 χρόνια μόνο 3 εταιρείες έχουν προσθέσει νέα πλοία στο στόλο τους και αυτά ήταν ως επί το πλείστον μεταχειρισμένα.

Ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο όμως επηρεάζει τον καταναλωτή-πελάτη είναι η μερική απελευθέρωση της αγοράς σε ορισμένες μόνο γραμμές. Αυτό θεωρητικά αυξάνει τον ανταγωνισμό πετυχαίνοντας καλύτερες τελικές τιμές στο εισιτήριο, άρα όφελος για αυτόν που θέλει να ταξιδέψει. Στην πραγματικότητα όμως οι εταιρείες συνεχίζουν να ανακοινώνουν υψηλά κέρδη ενώ η τιμή του εισιτηρίου συνεχώς αυξάνεται. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας που εκτελεί δρομολόγια σε Κρήτη και Ιταλία. Η τιμή Ευρώ/Ναυτικό μίλι Α κατηγορίας την χαμηλή περίοδο για το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο ήταν 1,82 ενώ για Πάτρα-Βενετία που είναι και πολύ πιο μακριά και ο χρόνος παραμονής στο πλοίο πολύ μεγαλύτερος ήταν 0,54 ευρώ/μίλι. Το ίδιο συμβαίνει και για τα Ι.Χ. και όχι μόνο στην συγκεκριμένη εταιρεία αλλά σε όλες. Το λογικό βέβαια θα ήταν υψηλότεροι ναύλοι για μεγαλύτερες αποστάσεις. Άρα είναι κατανοητό ότι οι εταιρείες βγάζουν υπερβολικά κέρδη σε κάποιες περιπτώσεις κάτι φυσικά που έχει αντίκτυπο στην τιμή του εισιτηρίου.

Μελλοντικά σημαντικότατο ρόλο στον ανταγωνισμό θα διαδραματίσει η τεχνολογία. Οι μεταφορές θα γίνουν ολοένα και πιο γρήγορες και τα περιθώρια ανθρώπινου λάθους θα μικρύνουν. Επίσης η ναυτική εκπαίδευση θα ακολουθήσει τους ρυθμούς της τεχνολογίας κάνοντας έτσι το περιβάλλον ακόμα πιο απαιτητικό. Γι' αυτό το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ακολουθεί μια πολιτική, η οποία έχει σκοπό την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη. Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία θέλει βραχυπρόθεσμα να επιτύχει τους παρακάτω στόχους:

- Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας
- Ενίσχυση των κανόνων ποιοτικής ναυτιλίας με στόχο την προσέλκυση πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο
- Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- Εφαρμογή νέων διατάξεων ασφαλείας σε πλοία και λιμάνια
- Εφαρμογή μιας Εθνικής λιμενικής πολιτικής

## **2.16 Η ακτοπλοΐα κατά την οικονομική κρίση**

Σε περίοδο οικονομικής κρίσης όπως ήταν αναμενόμενο συνέβησαν πολλές μεταβολές σε διάφορους τομείς της ελληνικής ακτοπλοΐας:

- Χάθηκαν περίπου 5.000.000 επιβάτες
- Ο διαθέσιμος στόλος μειώθηκε περίπου κατά 20%
- Οι «συστηματικές» εταιρίες κατέγραψαν αθροιστικά 1 δις. Ευρώ σε ζημιές
- Ορισμένες εταιρίες εξαφανίστηκαν από το προσκήνιο (NEL Lines, GA Ferries, Venturis Lines, Agapitos Lines κ.α.)
- Ελαχιστοποιήθηκε η πρόσβαση σε τραπεζικά κεφάλαια
- Δρομολογήθηκαν πολλές κοινοπραξίες, συμπράξεις, συγχωνεύσεις και εξαγορές εταιριών μειώνοντας έτσι τον ανταγωνισμό
- Αναζητήθηκε η απασχόληση πλοίων σε γραμμές εκτός Ελλάδας

### **Τα Καύσιμα**

- Τα καύσιμα αποτελούν παραπάνω από το 50% του κόστους διαχείρισης των πλοίων.
- Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου το 2018 αύξησε το κόστος λειτουργίας των πλοίων με 90.000.000 ευρώ επιπλέον συγκριτικά με το κόστος 2017.
- Το κόστος των καυσίμων αποτελεί τον μεγαλύτερο κίνδυνο για την ελληνική ακτοπλοΐα, λόγω της υποχρέωσης για χρήση καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.

- Υπολογίζεται ότι το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων θα αυξηθεί κατά 30% έως και 50% με βάση το κόστος του 2018.
- Οι εναλλακτικές που υπάρχουν με δεδομένο την παρούσα συγκυρία και τον υπάρχοντα στόλο φαίνονται να μην είναι εφαρμόσιμες στο άμεσο μέλλον.

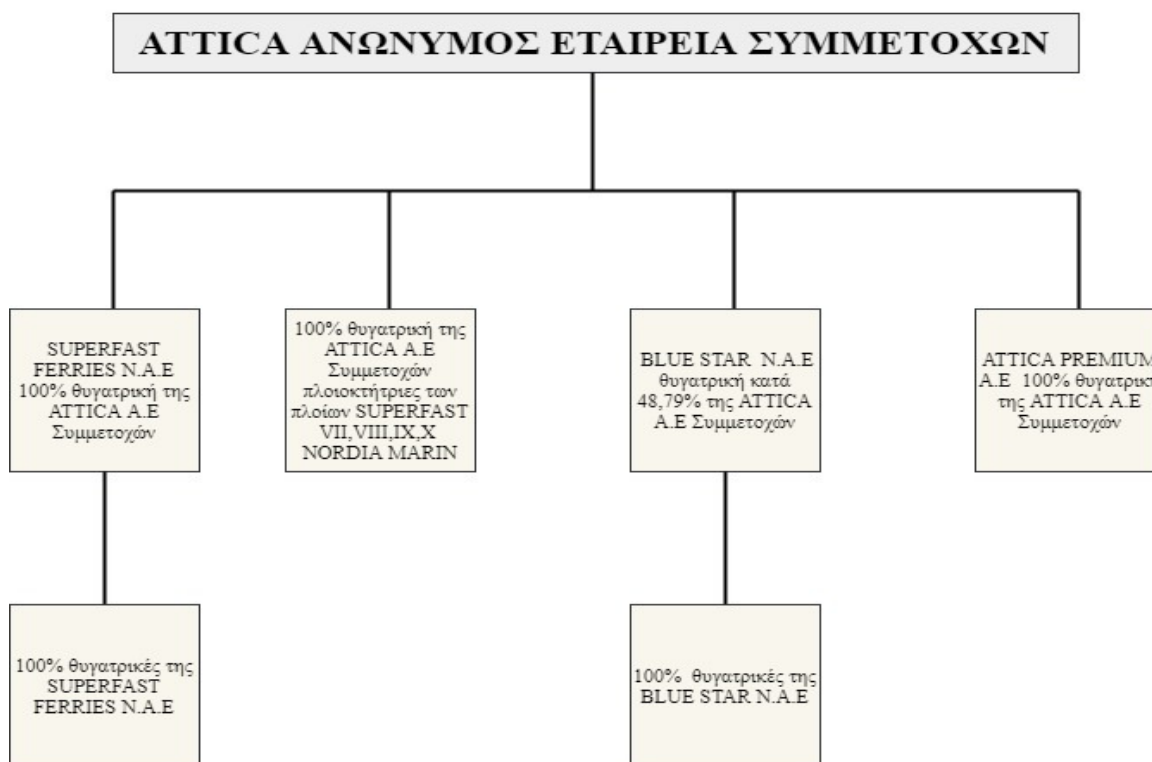


**ΕΝΟΤΗΤΑ Β΄ :**  
**«Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ**  
**ΑΤΤΙΚΑ»**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ

### 3.1 ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ

Η ιστορία του ομίλου Attica αρχίζει το 1918 όπου ιδρύεται με την ονομασία «Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος» έχοντας ως έδρα τον Πειραιά. Η σημερινή της επωνυμία αποφασίστηκε το 2004 και έχει ως τίτλο «Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών». Η Attica group κατέχει ηγετική θέση στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για επιβάτες και φορτηγά στην Ανατολική Μεσόγειο. Μέχρι τώρα έχει καταφέρει να προσεγγίσει 71 λιμάνια τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Οι θυγατρικές εταιρείες που την πλαισιώνουν είναι : η Superfast Ferries, η Blue Star Ferries, η Africa Morocco Link (AML) και τέλος η πρόσφατα αποκτηθείσα Hellenic Seaways. Το ιστορικό των συγκεκριμένων επιχειρήσεων θα αναλυθεί παρακάτω σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Η σημερινή έδρα της εταιρείας είναι στην Λεωφόρο Κ. Καραμανλή 157, Βούλα Αττικής. Η διάρθρωση του ομίλου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα ως εξής:



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Η διάρθρωση του ομίλου Attica.**

Η Attica group έχει καταφέρει να εισάγει τις μετοχές της στο χρηματιστήριο Αθηνών και αποτελεί μέλος της Marfin Investment Group<sup>1</sup> συμμετοχών Α.Ε (MIG), διεθνούς εταιρείας

<sup>1</sup> Ιδρύθηκε το 1998 και αποτελεί μια ελληνική επενδυτική επιχείρηση. Έχει εξαγοράσει πολλές επιχειρήσεις και έχει αλλάξει αρκετά ονόματα. Πιο συγκεκριμένα : το 2001 αγόρασε την Piraeus Prime Bank και μετονομάστηκε σε Marfin Bank ενώ το 2004 μετονομάστηκε σε Marfin Financial Group έπειτα από τριπλή συγχώνευση των εταιρειών : Comm Group, Marfin Classic, Maritime & Financial Investments

επενδύσεων χαρτοφυλακίου που εδρεύει στην Ελλάδα και η παρουσία της εκτείνεται και στην Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ο διαθέσιμος στόλος του ομίλου υπολογίζεται στα 31 υπερσύγχρονα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία και ταχύπλοα που προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στην εξυπηρέτηση και την μεταφορά επιβατών, οχημάτων και φορτηγών. Αρχικά ο στόλος του ομίλου, πριν καταφέρει να εξαγοράσει την HSW, αριθμούσε 11 επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία και 1 πλοίο με μακροχρόνια ναύλωση, τα οποία δραστηριοποιούνται μέσω των εμπορικών σημάτων των «Superfast Ferries» και «Blue Star Ferries». Μετά την εξαγορά της HSW, προστέθηκαν 16 ακόμη πλοία από τα οποία τα 8 ήταν συμβατικά επιβατηγά - οχηματαγωγά και τα άλλα 8 ταχύπλοα. Συνεπώς, ο στόλος του Ομίλου Attica, κατόπιν της εξαγοράς της HSW, αποτελείται από 31 πλοία, εκ των οποίων τα 20 είναι συμβατικά επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία και τα 9 ταχύπλοα. Σημαντικά συμβάλλει και το ιδιαίτερα καταρτισμένο προσωπικό που διαθέτει ο όμιλος ούτως ώστε το ταξίδι των επιβατών να αποτελεί γι' αυτούς μια μοναδική εμπειρία.

Έπειτα από τόσα χρόνια παρουσίας στον κλάδο της ναυτιλίας η Attica group έχει καταφέρει να εισάγει μια καινοτομία στον σχεδιασμό και την κατασκευή πλοίων. Σύμφωνα με την ναυπηγική βιομηχανία 21 πλοία έχουν κατασκευαστεί σε κορυφαία ναυπηγεία της Ευρώπης και της Νότιας Κορέας.

Επιπρόσθετα, η Attica group αποτελεί την πρώτη Ελληνική εταιρεία που ταξίδεψε πέρα από τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Εκτός από τις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας κατάφερε να καθιερώσει νέες συνδέσεις στη Βαλτική θάλασσα, μεταξύ της Γερμανίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας καθώς και στην Βόρεια Θάλασσα μεταξύ του Βελγίου, της Σκωτίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Τέλος ο όμιλος Attica διαθέτει ένα αρκετά διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων σε όλον τον κόσμο με :

- 34 Κεντρικούς Αντιπροσώπους (Premium Sales Agents).
- Λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων.
- Κεντρικό σύστημα κρατήσεων το οποίο είναι υπεύθυνο για την σύνδεση με τα Διεθνή Δίκτυα Κρατήσεων, μέσω των οποίων συνδέονται on-line περισσότερα από 20.000 ταξιδιωτικά γραφεία σε όλο τον κόσμο.
- Η Attica Group αποτελεί κύριο μέλος όλων των Διοικητικών και Εμπορικών Οργάνων της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC). Σήμερα, η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC) αριθμεί 199 μέλη από 84 χώρες και από τις 5 ηπείρους, όπου και προσφέρονται οι υπηρεσίες του Ομίλου.
- Μέσω των εταιρικών ιστοσελίδων ο Όμιλος προσφέρει τη δυνατότητα κρατήσεων on-line και αγοράς εισιτηρίων.

Ωστόσο τα πλοία του ομίλου πραγματοποιούν δρομολόγια και στην Ελλάδα. Ως προς τα δρομολόγια εσωτερικού, τα πλοία συνδέουν τον Πειραιά και την Ραφήνα με τις Κυκλάδες, και τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα, την Κρήτη και τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου. Ως προς τα δρομολόγια εσωτερικού, ο όμιλος σαφώς πραγματοποιεί σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό δρομολογίων, τα οποία μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως δρομολόγια προς Κυκλάδες, δρομολόγια προς Δωδεκάνησα και δρομολόγια προς Κρήτη. Για τα δρομολόγια προς τις Κυκλάδες, εκτελούνται τα εξής δρομολόγια:

✓ Από Πειραιά:

- Πάρος – Νάξος – Σαντορίνη
- Σύρος – Τήνος – Μύκονος
- Ίος – Αμοργός – Ηράκλεια – Σχοινούσα – Κουφονήσια – Δονούσα

- ✓ Από Ραφήνα:
  - Μύκονος – Πάρος – Νάξος – Ίος
- ✓ Προς Δωδεκάνησα από Πειραιά:
  - Πάτμος – Λέρος – Κως – Ρόδος
  - Κάλυμνος – Αστυπάλαια – Νίσυρος – Τήλος

Για τα δρομολόγια προς Κρήτη εκτελείται μόνο μία διαδρομή από Πειραιά για Ηράκλειο, ενώ αντίστοιχα μια διαδρομή εκτελείται και για τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου για Χίο και Μυτιλήνη.

### 3.2 Ιστορική αναδρομή

- Το 1918 ιδρύεται η εταιρεία στον Πειραιά με την επωνυμία «Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος». Η δραστηριοποίηση της εταιρείας αναφερόταν κυρίως στην παραγωγή και την εμπορία αλεύρων.
- Το 1924 το μετοχικό πακέτο της εταιρείας εισάγεται για πρώτη φορά στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας<sup>2</sup>.
- Το 1992 υπάρχει αλλαγή στο καθεστώς ιδιοκτησίας αλλά και στην επωνυμία. Αρχικά σε «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε» και αργότερα σε «Επιχειρήσεις Α.Ε Συμμετοχών».
- Το 1993 με πρόεδρο τον κύριο Π. Παναγόπουλο στα ηνία της διοίκησης ιδρύεται η θυγατρική εταιρεία Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. Παράλληλα αγοράζονται και τα δύο πρώτα Superfast (Superfast I, Superfast II) στη Γερμανία.
- Το 1995 ξεκινά το δρομολόγιο των δύο πρώτων πλοίων Superfast στη γραμμή Πάτρα - Ανκώνα – Πάτρα, τα οποία μειώνουν τον χρόνο ταξιδιού κατά 40%.
- Το 1996 αγοράζονται άλλα δύο πλοία Superfast (Superfast III, Superfast IV) στα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φινλανδίας.
- Το 1998 ξεκινά το δρομολόγιο των δύο νέων πλοίων στη γραμμή Πάτρα – Ανκώνα – Πάτρα και παράλληλα εγκαινιάζεται νέα γραμμή των δύο πρώτων πλοίων μεταξύ Πάτρας – Ηγουμενίτσας και Μπάρι στην νότιο Ιταλία. Τον Ιούλιο του ίδιου έτους κατασκευάζονται έξι νέα πλοία στο Κίελο της Γερμανίας εκ των οποίων τα δύο προορίζονται για τις γραμμές Ελλάδα – Ιταλία και τα άλλα τέσσερα προορίζονται για την Βαλτική θάλασσα.
- Τον Αύγουστο του 1999 η εταιρεία αρχικά αγοράζει το ποσοστό 38,8% της εταιρείας «Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.» , το οποίο αργότερα επεκτάθηκε περίπου στο 50%. Αυτό συνέβαλλε σε αλλαγή του εμπορικού σήματος και ονόματος της εταιρείας σε Blue Star Ferries . Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους ιδρύεται η

---

<sup>2</sup> Είναι χρηματιστήριο το οποίο εδρεύει στην Αθήνα. Το 1995 το χρηματιστήριο μετατρέπεται σε Α.Ε του ελληνικού δημοσίου με την επωνυμία Χρηματιστήριο Αθηνών Α.Ε . Η εταιρεία προέκυψε τον Σεπτέμβριο του 2002 έπειτα από την συγχώνευση των Χρηματιστηρίων Αξιών Αθηνών Α.Ε και Χρηματιστήριο Παραγωγών Αθηνών Α.Ε οι οποίες ήταν θυγατρικές της εταιρείας Ελληνικά Χρηματιστήρια Α.Ε

θυγατρική Attica Premium A.E με σκοπό την αντιπροσώπευση των πλοίων του ομίλου στην Αττική, στα νησιά του Αιγαίου, στην Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα και σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Τον Μάρτιο του 2000 παραγγέλνονται στα ναυπηγεία της Γερμανίας δύο νέα πλοία Superfast που θα παραδοθούν τον Μάρτιο και τον Μάιο του 2002. Δύο μήνες μετά από τον Μάρτιο του 2000 η εταιρεία αποκτά το πρώτο πλοίο νέας γενιάς για την Blue Star Ferries που κατασκευάστηκε σε ναυπηγείο στην Κορέα και δρομολογείται στις γραμμές των Κυκλάδων. Τέλος τον Σεπτέμβριο η Superfast επιλέγεται μεταξύ 42 άλλων εταιριών σε παγκόσμιο επίπεδο ως η προτιμώμενη εταιρεία για την δρομολόγηση επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων μεταξύ της Σκωτίας και της Ηπειρωτικής Ευρώπης.
- Το 2001 ακολουθεί καταιγισμός παραλαβής νεόκτων πλοίων τα οποία εκτελούν διαφορετικά δρομολόγια. Τα Superfast VI και Superfast V δρομολογούνται στις γραμμές της Αδριατικής. Το Μάιο το Superfast VII δρομολογείται στην γραμμή Γερμανία – Χάνκο – Φινλανδία. Λίγο αργότερα στην ίδια γραμμή δρομολογείται και το Superfast VIII. Τον Ιούνιο επιλέγεται το λιμάνι Ζεμπρούγκε στο Βέλγιο για την καθημερινή σύνδεση μεταξύ Σκωτίας και Ηπειρωτικής Ευρώπης. Το Νοέμβριο του 2001 οι επιχειρήσεις Αττικής υπογράφουν μνημόνιο προθέσεως συνεργασίας με την Ιταλική εταιρεία κρουαζιερών Costa Crociere, που είναι μέλος του ομίλου Carnival Corporation για την δημιουργία 2 νέων ναυτιλιακών εταιρειών κυρίως στον τομέα των κρουαζιερών και στην μεταφορά επιβατών και οχημάτων με επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία.
- Το 2002 οι Superfast Ferries και Blue Star Ferries αποτελούν τις πρώτες ελληνικές εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας που καταφέρνουν να λάβουν πιστοποίηση ISO14001<sup>3</sup> από τον αμερικάνικο φορέα πιστοποίησης ABS Quality Evaluations<sup>4</sup> του διεθνούς ομίλου εταιρειών America Bureau of Shipping.
- Τον Ιούνιο του 2004 οι « Επιχειρήσεις Αττικής » έπειτα από έγκριση της Γενικής Συνέλευσης μετονομάζονται σε « Attica Group » όνομα το οποίο διατηρεί έως σήμερα. Τον Νοέμβριο καταφέρνει να ψηφιστεί ως « Η καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς για την Επιβατηγό Ναυτιλία ».
- Τον Φεβρουάριο του 2005 η Attica Group αποκτά το 10,23% της ναυτιλιακής εταιρείας « Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε » και αργότερα το ποσοστό αυτό αγγίζει το 11,61% ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την θέση της στον κλάδο. Τον Σεπτέμβριο του 2005 συνεχίζονται οι διακρίσεις καθώς αναδεικνύεται ως « Η καλύτερη Ναυτιλιακή Εταιρεία στην Ελλάδα ». από τους αναγνώστες του περιοδικού Voyager. Οι κατηγορίες στις οποίες κατάφερε να βραβευτεί είναι οι εξής : 1) πλήρωμα / service, 2) αίσθημα ασφάλειας που προσφέρουν στους επιβάτες τους, 3) καθαριότητα και τέλος 4) διάρκεια του ταξιδιού.

---

<sup>3</sup> Είναι μια «οικογένεια» προτύπων που σχετίζονται με την περιβαλλοντική διαχείριση ώστε να βοηθηθούν οργανισμοί πρώτον, στο να περιορίσουν τις λειτουργίες – διαδικασίες που έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον και δεύτερον στο να συμμορφώνονται σύμφωνα με τους νόμους που αφορούν στο περιβάλλον και συνεχώς να βελτιώνονται.

<sup>4</sup> Είναι από τους κορυφαίους οργανισμούς πιστοποίησης που μπορεί να συνεργαστεί με οποιαδήποτε εταιρεία με σκοπό την διασφάλιση της απόδοσης της επιχείρησης, των συστημάτων της, των ανθρώπων της και της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της πιστοποίησης, της επαλήθευσης, της αξιολόγησης και της κατάρτισης, ενώ πληρούν και όλες τις απαιτήσεις που αφορούν ένα προϊόν ή μια υπηρεσία.

- Τον Φεβρουάριο του 2006 προβαίνει στην πώληση του ποσοστού 12,33% στην Hellenic Seaways που είχε αποκτήσει ένα χρόνο νωρίτερα. Τον Ιούλιο η θυγατρική της Attica Group , Blue Star Ferries αποκτά μέσω πλειστηριασμού, το σύνολο του ενεργητικού της ΔΑΝΕ που περιλαμβάνει το επιβατηγό – οχηματαγωγό πλοίο Διαγόρας, έναντι 19,9 εκατομμύρια ευρώ.
- Το 2007 η Attica αυξάνει το ποσοστό συμμετοχής της στην εταιρεία « Μινωικές Γραμμές » που αγγίζει το 22,25%, πουλώντας όμως το σύνολο της συμμετοχής της μερικούς μήνες αργότερα.
- Τους μήνες : Ιανουάριο, Φεβρουάριο, Μάρτιο και Απρίλη του έτους 2008 ο όμιλος πραγματοποιεί διάφορες δραστηριότητες με σκοπό την πώληση οχηματαγωγών πλοίων που θα φέρουν έσοδα στην εταιρεία. Τον Σεπτέμβριο η Attica Group ανακοινώνει ότι από τις 15 Σεπτεμβρίου, 2008, η νέα διεύθυνση της Εταιρίας είναι: Λεωφόρος Συγγρού 123-125 & Τορβά 3, 11745 Αθήνα. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή του νέου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Superfast I, από την Γένοβα της Ιταλίας που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Nuovi Cantieri Aruania, Ιταλίας. Η παράδοση του δεύτερου πλοίου αναμένεται το καλοκαίρι/φθινόπωρο του 2009. Το πλοίο θα εκτελεί το δρομολόγιο στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι. Ο Δεκέμβριος του 2008 αποτελεί σημαντική χρονιά καθώς ανακοινώνεται η συγχώνευση των εταιριών « Blue Star Ferries », « Superfast Ferries » «Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών ». Με αυτή την συγχώνευση οι δύο πρώτες εταιρείες απορροφούνται από την τρίτη. Η Attica Group ανακοινώνει πως πλέον το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρεία αυξήθηκε κατά 55.035.163 ευρώ.
- Τον Μάρτιο του 2009 η Attica Group, ανακοινώνει την έναρξη της γραμμής Πειραιάς-Καστελλόριζο, με το πλοίο ΔΙΑΓΟΡΑΣ της εταιρίας Blue Star Ferries. Το δρομολόγιο θα εκτελείται μία φορά την εβδομάδα. Μέσα από αυτό το δρομολόγιο προσφέρονται υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών που εξυπηρετούν και τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους του νησιού. Επίσης ανακοινώνεται από την Attica η δρομολόγηση του Superfast XII που θα εκτελεί δρομολόγια στην γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς παρέχοντας στους επιβάτες σημαντικές ανέσεις κάνοντας το ταξίδι πιο εύκολο. Τον Ιούνιο η Attica Group ανακοινώνει την πραγματοποίηση συμφωνίας που αφορά στην ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων με τα ναυπηγεία της Κορέας. Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε Ευρώ στα 137,00 εκατομμύρια και για τα δύο πλοία. Η παράδοση του πρώτου πλοίου θα γίνει την άνοιξη του 2011 και του δεύτερου, το πρώτο τρίμηνο του 2012. Σκοπός της εταιρείας με την συγκεκριμένη επένδυση είναι η προσφορά υψηλού επιπέδου υπηρεσιών με σύγχρονα, καινούργια και γρήγορα πλοία καθώς και η συμβολή στην ανάπτυξη των νησιών της χώρας προς όφελος των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών τους.
- Τον Απρίλιο του 2010 η Attica Group ανακοινώνει τη δρομολόγηση του Blue Horizon στη γραμμή Χανιά-Πειραιά. Με αυτόν τον τρόπο καταφέρνει να κάνει αισθητή την παρουσία της στην Κρήτη, εξυπηρετώντας τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια του νησιού, συμβάλλοντας σημαντικά, σε μία περίοδο έντονης οικονομικής ύφεσης, στην αύξηση της επιβατικής κίνησης.
- Από το 2011 έως και το 2015 ο όμιλος πραγματοποιεί αρκετές αγοραπωλησίες πλοίων με σκοπό την αναβάθμιση του εταιρικού στόλου έχοντας όμως ως γνώμονα ότι η μέση διάρκεια ζωής των πλοίων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα τρία έτη.
- Τον Ιούνιο του 2016 ανακοινώνεται η συμφωνία της Attica Group, που αποτελεί θυγατρική του Ομίλου Marfin Investment Group (MIG), του μεγαλύτερου επενδυτικού ομίλου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη με την Τράπεζα «BMCE Bank Of

Africa Group<sup>5</sup>» του Μαρόκου, με σκοπό την εκμετάλλευση θαλάσσιων γραμμών μεταξύ του Μαρόκου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης μέσω της νέας εταιρείας « AFRICA MOROCCO LINKS » – « AML<sup>6</sup> ». Το ποσοστό με το οποίο συμμετέχει η Attica στην εταιρεία αγγίζει το 49% ενώ το υπόλοιπο 51% ελέγχεται από Μαροκινούς μετόχους της BMCE.

- Τον Αύγουστο του 2017 η Attica Group ανακοίνωσε ότι αρχικά ήρθε σε συμφωνία με την Τράπεζα Πειραιώς αλλά και με άλλους μετόχους με σκοπό την απόκτηση του 50,30% της Hellenic Seaways. Τον Οκτώβριο αγόρασε από τον όμιλο Γκριμάλντι μέσω των Μινωικών γραμμών ένα ποσοστό της τάξεως του 48,53%.
- Στο πλαίσιο της ίδιας συμφωνίας, η Attica Group προχωράει στην πώληση του πλοίου SUPERFAST XII σε εταιρεία του Ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς Ευρώ 74,5 εκατ. και η HSW στην πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 στην Minoan Lines έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς 25 εκατομμυρίων ευρώ. Μετά την ανωτέρω συναλλαγή, η Attica Group κατέχει πλέον ποσοστό 98,83% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της HSW. Τον Απρίλιο και συγκεκριμένα στις 25/4/2018 αποφασίζεται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού η απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου της HSW από την Attica. Με σκοπό την διασφάλιση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην χώρα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας δημιουργήθηκαν κάποιες συνθήκες που αφορούσαν στην μη αύξηση των ναύλων και στην δημιουργία συνθηκών διευκόλυνσης εισόδου των ανταγωνιστών στις αγορές.

---

<sup>5</sup> Ο Όμιλος της Τράπεζας της Αφρικής (BOA), γνωστός επίσης ως Bank of Africa , είναι ένας πολυεθνικός παναφρικανικός τραπεζικός όμιλος με τραπεζικές δραστηριότητες σε 18 αφρικανικές χώρες και αντιπροσωπευτικό γραφείο στο Παρίσι της Γαλλίας . Η Τράπεζα της Αφρικής ιδρύθηκε στα τέλη του 1982 και διατηρεί την έδρα της στο Μπαμάκο , πρωτεύουσα του Μάλι .

<sup>6</sup> Η Africa Morocco Link (AML) είναι μια εταιρεία στο Μαρόκο , που ιδρύθηκε το 2016, η οποία εκμεταλλεύεται τουλάχιστον 2 πλοία. Η εταιρεία λειτουργεί από το Ταγγέρη στο Μαρόκο και το Algeciras στην Ισπανία. Η AML, μαζί με την Blue Star Ferries και την Superfast Ferries , είναι θυγατρική της Attica Group , η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών .

### 3.3 Οργανωτική Δομή - Μετοχική Σύνθεση

Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελεί το Ανώτατο όργανο για την σωστή διοίκηση του ομίλου. Επίσης είναι υπεύθυνο για όλα τα ζητήματα που αφορούν στον όμιλο και υποστηρίζεται από την Επιτροπή Ελέγχου. Τα μέλη που απαρτίζουν το Δ.Σ καθώς και οι ιδιότητες τους αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα:

ΟΝΟΜΑ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Κυριάκος Μάγειρας	Πρόεδρος / Εκτελεστικό Μέλος
Μιχάλης Σακέλλης	Αντιπρόεδρος / Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος
Σπυρίδων Πασχάλης	Διευθύνων Σύμβουλος / Εκτελεστικό Μέλος
Παναγιώτης Δικαίος	Εκτελεστικό Μέλος
Γεώργιος Ευστρατιάδης	Μη Εκτελεστικό Μέλος
Παναγιώτης Θρουβάλας	Μη Εκτελεστικό Μέλος
Αναστάσιος Κυπριανίδης	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος

Πίνακας 6 : Μέλη και Ιδιότητες του Δ.Σ του ομίλου.

Το μέγεθος και η σύνθεση του Δ.Σ. επιτρέπουν την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων του και αντικατοπτρίζουν το μέγεθος, τη δραστηριότητα και το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εταιρείας. Το Δ.Σ. χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο ακεραιότητας και διαθέτει ποικιλομορφία γνώσεων, προσόντων και εμπειρίας, που ανταποκρίνονται πλήρως στους εταιρικούς στόχους. Τα μέλη του Δ.Σ θα πρέπει να έχουν πίστη στην εταιρεία και να ενεργούν μόνο για το καλό της. Θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακεραιότητα και επίσης θα πρέπει να είναι έμπιστα άτομα τα οποία δεν θα διαρρέουν μυστικά και πληροφορίες στο δημόσιο κοινό. Επιπλέον, δεν πρέπει να έχουν σχέση ανταγωνισμού με την εταιρεία και να αποφεύγουν κάθε θέση ή δραστηριότητα που δημιουργεί ή φαίνεται να δημιουργεί σύγκρουση ανάμεσα στα προσωπικά τους συμφέροντα και εκείνα της εταιρείας. Η ανάδειξή τους γίνεται ανάλογα με την θέση στην οποία βρίσκονται και πάντα με αντικειμενικά κριτήρια.

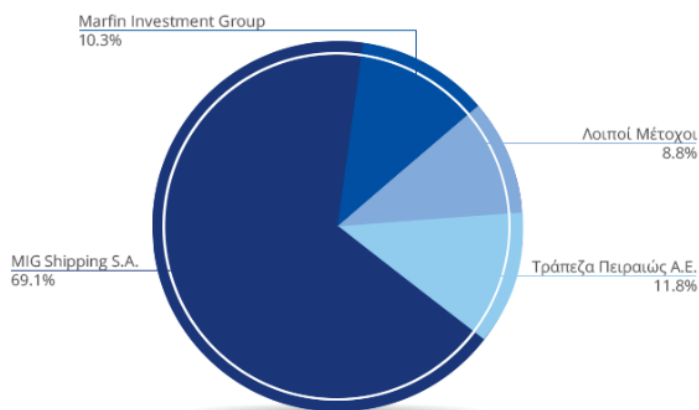
Το μετοχικό κεφάλαιο στις 31.12.2018 ανέρχεται σε Ευρώ στα 57.498.096 και σε 191.660.320 κοινές ονομαστικές μετοχές. Κύριος μέτοχος του ομίλου είναι η Marfin Investment Group η οποία μέσω της θυγατρικής της εταιρείας MIG Shipping S.A κατέχει ένα ποσοστό της τάξεως του 79,4%. Από αυτό το ποσοστό το 10,3% αντιστοιχεί σε μετοχές που κατέχει η MIG ενώ το υπόλοιπο ποσοστό δηλαδή το 69,1% αντιστοιχεί στην θυγατρική της MIG.

Αξίζει να σημειωθεί πως το 11,8% κατέχει η Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε και μόλις ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 8,8% κατέχουν οι λοιποί μέτοχοι. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται όλα όσα αναφέρθηκαν σχετικά με τις μετοχές.



#### Attica A.E Συμμετοχών Μετοχική Σύνθεση

- MIG Shipping S.A.
- Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε.
- Marfin Investment Group
- Λοιποί Μέτοχοι



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3 : Μετοχική Σύνθεση Ομίλου.**

### 3.4 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ

Με το οργανόγραμμα, ή αλλιώς με τον χάρτη οργανώσεως όπως αυτό αποκαλείται, επιτυγχάνεται η αναπαράσταση της οργανωτικής δομής της επιχείρησης. Σκοπός της καταρτίσεώς του είναι, αφενός η παρουσίαση της εικόνας της επιχείρησης και αφετέρου η άσκηση κριτικής σχετικά με την οργανωτική δομή της επιχείρησης ούτως ώστε να εντοπιστούν τυχόν ελαττώματα. Επίσης με το οργανόγραμμα κάθε εργαζόμενος κατέχει ακριβή θέση στην οργάνωση της επιχείρησης, γνωρίζει ποιοι είναι υφιστάμενοί του, ποιοι είναι οι προϊστάμενοί του και με ποιους βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο της διοικητικής ιεραρχίας. Μερικοί από τους λόγους που καθιστούν απαραίτητη την ύπαρξη των οργανογραμμάτων στις επιχειρήσεις είναι οι εξής:

Πρώτον, δείχνουν τα οργανωτικά λάθη της επιχείρησης που υπάρχουν και λειτουργούν σαν καθοδηγητές προκειμένου να διορθωθούν.

Δεύτερον, τα στελέχη της επιχείρησης μπορούν να εντοπίσουν τόσο τις δικές τους αρμοδιότητες, όσο και των υπόλοιπων συναδέλφων τους.

Τρίτον, με την εφαρμογή οργανογράμματος αποφεύγονται οι συγχύσεις σχετικά με τις θέσεις που κατέχει ο κάθε εργαζόμενος. Αυτό σημαίνει πως θα του είναι ξεκάθαρες οι θέσεις και οι αρμοδιότητές του ως προς την ιεραρχία.

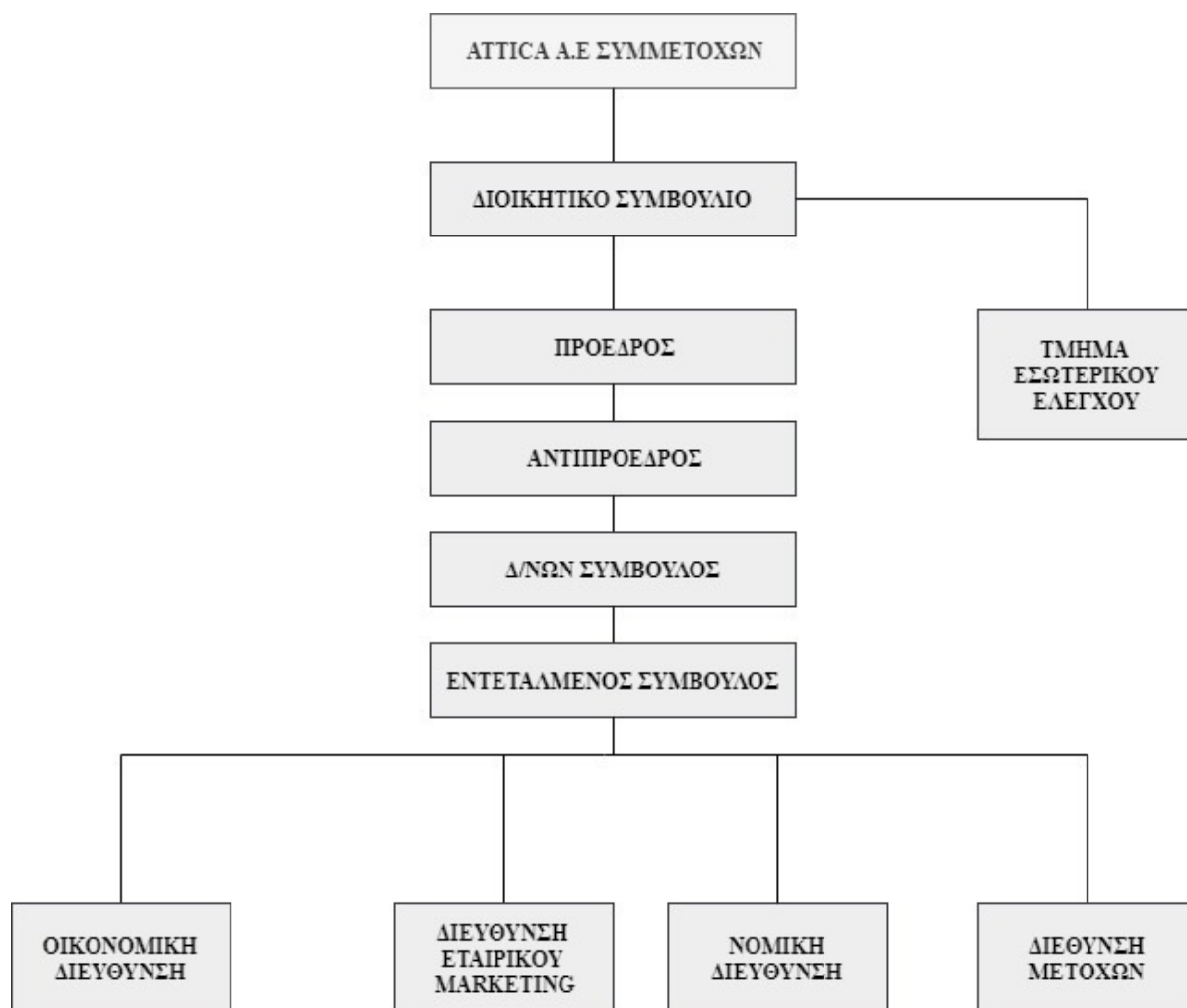
Τέταρτον, εξασφαλίζεται η αρμονική συνεργασία μεταξύ των στελεχών της επιχείρησης και μεταξύ προϊσταμένων και υφισταμένων, αφού δεν υπάρχει σύγκρουση αρμοδιοτήτων.

Πέμπτον, με την χρήση του οι επιχειρήσεις αποφεύγουν τις άσκοπες επαναλήψεις αφού ο κάθε εργαζόμενος γνωρίζει το αντικείμενο με το οποίο πρέπει να ασχοληθεί και επίσης γνωρίζει πως μόνο εκείνος είναι υπεύθυνος για την εργασία που πρέπει να ολοκληρώσει.

Έκτο, χάρη στην ευελιξία που χαρακτηρίζει τα οργανογράμματα μπορεί ανά πάσα ώρα και στιγμή να επιβληθούν αλλαγές με σκοπό την προσαρμογή των ατόμων στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του περιβάλλοντος.

Τέλος, στα άτομα που διακατέχονται από έντονο αίσθημα φιλοδοξίας και επιθυμούν να ανέβουν και να σταδιοδρομήσουν μέσα στην επιχείρηση, μέσω του οργανογράμματος παρουσιάζεται η τακτική που πρέπει να ακολουθήσουν καθώς και τα στάδια που πρέπει να περάσουν για να φτάσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Παρακάτω παρουσιάζεται το οργανόγραμμα που εφαρμόζει ο όμιλος Attica το οποίο τον βοηθά για να λειτουργεί με τον καταλληλότερο τρόπο:



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4 : Παρουσίαση του εφαρμοσμένου οργανογράμματος.**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ**

### **4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

Σε όλα αυτά τα χρόνια που υφίσταται ο όμιλος Attica ακολουθεί κάποιες συγκεκριμένες βασικές στρατηγικές. Το πλάνο με το οποίο λειτουργεί η εταιρεία έχει σαν στόχο την απόλυτη ικανοποίηση του επιβάτη. Για να φτάσει στο βαθμό επιτυχίας που επιθυμεί ακολουθεί τις εξής στρατηγικές:

- Ως προς τα πλοία, η εταιρεία προσπαθεί να ναυπηγεί πλοία τα οποία καινοτομούν στις γραμμές που δρομολογούνται. Επιπλέον δίνεται προσοχή και στην ταχύτητα, καθώς στόχος είναι να υπερέχουν έναντι των ανταγωνιστών τους. Τα νέα πλοία προσφέρουν ποιοτικά και γρήγορα ταξίδια με ξενοδοχειακού επιπέδου εσωτερικούς χώρους.
- Ως προς τις υπηρεσίες που παρέχει το πλοίο, η εταιρεία επιθυμεί να παρέχει υπηρεσίες που παρέχονται και σε ένα κρουαζιερόπλοιο. Με μπαρ, εστιατόρια, πολυτελείς καμπίνες και πολλές ακόμα υπηρεσίες.
- Ως προς τα δρομολόγια, η εταιρεία προσπαθεί να διατηρεί τα δρομολόγιά της ανεξαιρέτως προορισμού καθ όλη τη διάρκεια του έτους, εξυπηρετώντας επιβάτες που κατοικούν σε νησιά.
- Ως προς την διαχείριση του στόλου, η εταιρεία προσπαθεί να δημιουργήσει αποδοτικά δρομολόγια ώστε να έχει την καλύτερη αξιοποίηση των πλοίων της διατηρώντας υψηλό αριθμό πληρότητας ακόμα και το χειμώνα.
- Ως προς την πολιτική των εκπτώσεων, η εταιρεία προσφέρει εκπτώσεις σε διάφορες κοινωνικές ομάδες και κατά καιρούς σε όλους τους επιβάτες, όταν υπάρχει κάποια έκτακτη ανάγκη.
- Τέλος η εταιρεία διαρκώς φροντίζει να επεκτείνεται σε νέες γραμμές τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό εξυπηρετώντας όλους τους επιβάτες στην μετακίνησή τους.

### **4.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ**

Η εταιρεία κατά την διάρκεια λειτουργίας της στον χώρο της ναυτιλίας έχει πραγματοποιήσει πολλές αγοραπωλησίες. Πιο συγκεκριμένα: η εταιρεία Superfast προέβη το 1993 στην αγορά 12 πλοίων. Κύριος στόχος αυτής της ενέργειας ήταν η δημιουργία ενός υπερσύγχρονου στόλου που θα βελτίωνε κυρίως της γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας αλλά και άλλες γραμμές στην Ευρώπη, μειώνοντας αισθητά τον χρόνο ταξιδιού. Μεταξύ 2007 και 2008 η εταιρεία πέρασε στα χέρια της MIG. Ο στόλος μειώθηκε στα τέσσερα πλοία και αποφασίστηκε η αγορά δύο νέων πλοίων ύψους 150 εκατομμυρίων. ευρώ. Τα δύο νέα πλοία παραδόθηκαν το 2009. Ακόμα η εταιρεία το 2011 θέλοντας να εξαλείψει το φαινόμενο του ανταγωνισμού συνεργάστηκε με την ναυτιλιακή εταιρεία ANEK LINES.

Η εταιρεία Blue Star Ferries προέβη σε ένα φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα ύψους άνω των 300 εκατομμυρίων ευρώ για την ναυπήγηση 5 καινούριων πλοίων. Τα πρώτα 2 πλοία που ναυπηγήθηκαν το 2000 ( Blue Star 1&2) ήταν μεγαλύτερα και ναυπηγήθηκαν για τις γραμμές Δωδεκανήσων και Κρήτης, ενώ τα άλλα 3 ( Blue Star Ithaki,

Paros, Naxos) ναυπηγήθηκαν μέχρι το 2002 και δρομολογήθηκαν στις Κυκλάδες καθώς ήταν μικρότερα και αυτό τους επέτρεπε να έχουν καλύτερη πρόσβαση στα συγκεκριμένα λιμάνια. Το 2009 η εταιρεία αποφάσισε να προσφέρει επιπλέον υπηρεσίες με σκοπό την ικανοποίηση της συνεχούς αυξανόμενης ζήτησης στις γραμμές της εκπονώντας ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 140 εκατομμυρίων ευρώ για την ναυπήγηση δύο νέων μεγαλύτερων πλοίων για τις Κυκλάδες (Blue Star Delos & Patmos). Το 2012 μέχρι το 2014 η εταιρεία δεν κατάφερε να ξεφύγει από το φαινόμενο της οικονομικής κρίσης αλλά και στον δανεισμό. Έτσι, εκτός από τις αλλαγές στα δρομολόγια, το 2014 προέβει σε πώληση του Blue Star Ithaki έναντι 40 εκατομμυρίων Ευρώ ώστε να καταφέρει να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της.

Τέλος αναφορικά με όλο τον όμιλο το 2016 ανακοινώθηκε η πραγματοποίηση συμφωνίας με την Τράπεζα «BMCE Bank Of Africa Group (BMCE)» του Μαρόκου με σκοπό την έναρξη δρομολογίων μεταξύ Μαρόκου και Ηπειρωτικής Ευρώπης μέσω της εταιρίας «Africa Morocco Links (AML)» με έδρα το Μαρόκο. Η απόκτηση του ποσοστού 49% στην AML ολοκληρώθηκε στις 28/10/2016. Επίσης το 2016 ο όμιλος ανακοίνωσε την συνεργασία με την Δημόσια Επιχείρηση Αερίου (ΔΕΠΑ) για το υδροποιημένο φυσικό αέριο που είχε σκοπό την ανάπτυξη του LNG στον χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Η χρήση φυσικού αερίου στη ναυτιλία προσφέρει στο ναυτιλιακό κλάδο δυνατότητες προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία σε συνδυασμό με μείωση του κόστους λειτουργίας θα ανοίξει νέους ορίζοντες για τον κλάδο.

### **4.3 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ**

#### Περιβαλλοντική Πολιτική

Ένα από τα σημαντικά θέματα στα οποία δίνει τεράστια προσοχή ο όμιλος είναι το περιβάλλον. Κύρια επιδίωξή του είναι η προστασία του περιβάλλοντος, η οποία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επηρεάζεται από την λειτουργία του ομίλου. Τα θέματα που τους απασχολούν αφορούν τις εκπομπές αερίων, τις εκροές στην θάλασσα, την διαχείριση των απορριμάτων, την ρύπανση της γης, την χρησιμοποίηση των πρώτων υλών και πόρων και τέλος τα περιβαλλοντικά αιτήματα των τοπικών κοινωνιών.

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη ενότητα, αυτό που έχει θέσει σαν κύριο στόχο η εταιρεία είναι αφενός η προσφορά υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αφετέρου η ικανοποίηση των επιβατών. Πέρα από αυτούς τους πρωταρχικούς στόχους όμως έχουν τεθεί και οι εξής :

- Η επένδυση σε νέες τεχνολογίες και η εφαρμογή μεθόδων φιλικών προς το περιβάλλον.
- Η ελαχιστοποίηση των αρνητικών συνεπειών λειτουργίας των μηχανημάτων διασφαλίζοντας την εύρυθμη λειτουργία τους μέσω της σωστής και έγκαιρης συντήρησής τους.
- Η ενθάρρυνση του προσωπικού ούτως ώστε να χρησιμοποιούν στα πλοία και στα γραφεία πρακτικές φιλικές προς το περιβάλλον και η καλλιέργεια σε αυτούς περιβαλλοντικής συνείδησης.
- Η συμμετοχή σε φορείς που προωθούν τις αρχές της ασφάλειας του περιβάλλοντος.
- Η συμμετοχή σε διεθνή προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης προϊόντων που προωθούν την αποτελεσματικότητα, την υπευθυνότητα και την μείωση των ρύπων στον κλάδο της ναυτιλίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο στόλος της Attica Group απαρτίζεται από σύγχρονα πλοία τα οποία πληρούν όλους τους διεθνείς κανονισμούς. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποια παραδείγματα εφαρμογής των αυστηρών κριτηρίων για τη σωστή περιβαλλοντική λειτουργία:

- Οι μηχανές των πλοίων τηρούν όλους τους σχετικούς κανονισμούς για τις εκπομπές διοξειδίου του αζώτου.
- Τα χρώματα με τα οποία βάφονται τα πλοία επιλέγονται ούτως ώστε να μην είναι τοξικά και να μην δηλητηριάζουν τους θαλάσσιους οργανισμούς.
- Η επιλογή όλων των χημικών που χρησιμοποιούνται γίνεται και αυτή με βάση την φιλικότητα προς το περιβάλλον.
- Τέλος, έχει απαγορευτεί η χρήση ουσιών και άλλων χημικών πρόσθετων που προκαλούν την καταστροφή του όζοντος.

Στον τομέα διαχείρισης του προσωπικού οι υπάλληλοι εκπαιδεύονται ως προς τις βέλτιστες πρακτικές. Παράλληλα, σε κάθε πλοίο ορίζονται αξιωματικοί των οποίων οι αρμοδιότητες είναι επί των πρακτικών περιβαλλοντικών μέτρων που υιοθετούνται. Σε τακτά χρονικά διαστήματα τα πλοία, το προσωπικό και τα γραφεία συνεργάζονται με τις τοπικές αρχές με σκοπό την πραγματοποίηση ασκήσεων εκτάκτου περιβαλλοντικής ανάγκης. Οι εταιρείες του ομίλου Superfast Ferries και Blue Star Ferries αποτελούν τις πρώτες ελληνικές εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας που έλαβαν την πιστοποίηση ISO 14001:1996 Περιβαλλοντικής Διαχείρισης.

Το 2007 αποφασίστηκε από τον όμιλο να μεριμνήσει σχετικά με το μείζον θέμα της Κλιματικής Αλλαγής. Μέχρι τώρα βάσει του προγράμματος αυτού έχουν πραγματοποιηθεί οι ακόλουθες ενέργειες:

#### **ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ**

Σε συνεργασία με εξειδικευμένο εξωτερικό συνεργάτη ο Όμιλος υπολόγισε το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων.

#### **ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ**

Ο Όμιλος πραγματοποίησε μια σειρά από σεμινάρια και διαλόγους με το προσωπικό που εργάζεται στα κεντρικά γραφεία καθώς και με τα πληρώματα των πλοίων με θέμα την Κλιματική Αλλαγή, σκοπεύοντας στην ευαισθητοποίηση όλων, στο μείζον αυτό πρόβλημα.

#### **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ – ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΧΑΡΤΙΟΥ**

Χρησιμοποιούνται εκτυπωτές διπλής όψης με τους οποίους επιτυγχάνεται μείωση ποσότητας χαρτιού και 100% ανακυκλωμένο χαρτί στα κεντρικά γραφεία του Ομίλου.

#### **ΑΦΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ**

Ο Όμιλος σε συνεργασία με τον οργανισμό «Αφής» εφαρμόζει πρόγραμμα ανακύκλωσης μπαταριών. Τοποθετήθηκαν κάδοι ανακύκλωσης χρησιμοποιημένων μπαταριών στα γραφεία και τα πλοία του Ομίλου, οι οποίοι και δέχονται όλα τα είδη μπαταριών είτε αυτές είναι πρωτογενείς δηλαδή είναι μίας χρήσης, είτε δευτερογενείς δηλαδή είναι επαναφορτιζόμενες, χωρίς να παίζει ρόλο η συσκευή από την οποία προέρχονται οι μπαταρίες (κινητά τηλέφωνα, βιντεοκάμερες, ηλεκτρονικοί υπολογιστές).

#### **ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΜΕΛΑΝΙΩΝ**

Ο όμιλος με αυτή του την ενέργεια συνδυάζει την προστασία του περιβάλλοντος με την κοινωνική προσφορά.

## **ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΛΑΔΙΩΝ ΤΗΓΑΝΙΣΜΑΤΟΣ**

Τα χρησιμοποιημένα τηγανέλαια τα οποία προέρχονται από τις κουζίνες των πλοίων, προωθούνται με σκοπό την παραγωγή βιοκαυσίμου.

## **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΕΡΟΥ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ**

- Χρησιμοποιούνται λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας παντού στα πλοία (εκτός από τα φώτα ασφαλείας).
- Μέσω της θερμότητας των καυσαερίων των Κυρίων Μηχανών και κατάλληλων διατάξεων θερμαίνεται ο αέρας των κοινόχρηστων χώρων.

## **ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΙ – ΦΙΛΙΚΟΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΡΟΠΟΙ ΤΑΞΙΔΙΟΥ**

Προωθούνται εναλλακτικοί και φιλικόι προς το περιβάλλον τρόποι ταξιδιού, προσφέροντας ταξιδιωτικά πακέτα που συνδυάζουν τρένο και πλοίο για προορισμούς εντός Ευρώπης. Πέρα των ενεργειών που σχετίζονται με την Κλιματική Αλλαγή, ο Όμιλος κατά καιρούς προέβη σε ενέργειες που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος:

## **ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ**

- Ο Όμιλος συνεχίζει την προσπάθειά που αφορά την ύπαρξη καθαρών ακτών. Τυπώθηκαν τασάκια ακτής τα οποία διανεμήθηκαν δωρεάν μέσω των κεντρικών πρακτορείων του Ομίλου, των πλοίων και επιπλέον
- Διοργανώθηκαν ημερίδες καθαρισμού των ακτών στα νησιά που ταξιδεύουν τα πλοία με τη συμμετοχή ατόμων που υπάγονται στο εργατικό δυναμικό του Ομίλου, εθελοντών και παιδιών των τοπικών κοινωνιών.

Η ενημέρωση, μέσω συνδρομών στα εξειδικευμένα έντυπα και ο προβληματισμός περί περιβαλλοντικών θεμάτων είναι συνεχής στην Attica Group.

Οι εταιρείες του Ομίλου, Superfast Ferries και Blue Star Ferries αποτελούν ενεργά μέλη της HELMEPA, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, μίας μη κερδοσκοπικής, μη κυβερνητικής οργάνωσης η οποία έχει ως στόχο την καλλιέργεια περιβαλλοντικής συνείδησης στον κλάδο της ναυτιλίας μέσω της πληροφόρησης, της διαφήμισης, της ενημέρωσης και της δημοσιότητας.

## **Κοινωνική Πολιτική**

Η εταιρεία θέλοντας να τονώσει τις τοπικές κοινωνίες κυρίως αυτές των νησιών αλλά και γενικότερα τον τουρισμό, έχει προβεί τα τελευταία χρόνια σε κάποιες ενέργειες οι οποίες την βοηθούν να υλοποιήσει τον σκοπό της. Αρχικά καθιερώθηκε από την εταιρεία ανά τακτά χρονικά διαστήματα η παροχή έκπτωσης σε διάφορες κοινωνικές ομάδες όπως σε φοιτητές, σε ανέργους και σε άτομα με ειδικές ανάγκες. Έπειτα μέσω κάποιων ειδικών προγραμμάτων συλλογής πόντων ταξιδιού δόθηκε η ευκαιρία σε πολλούς νησιώτες αλλά και σε πολλούς επαγγελματίες να ταξιδεύουν πιο συχνά. Παράλληλα δημιουργήθηκαν και προγράμματα αιμοδοσίας και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης για τους κατοίκους των ακριτικών νησιών. Τέλος, είχαμε την δημιουργία προγραμμάτων για τον καθαρισμό της θάλασσας και των παραλιών, διάφορες δωρεές εξοπλισμού σε σχολεία και μαθητές των νησιών καθώς και την παροχή κονδυλίων για την αναβάθμιση των λιμένων των νησιών και την διατήρηση σταθερών δρομολογίων καθ όλη τη διάρκεια του έτους με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού.

## 4.4 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ

Η S.W.O.T. ανάλυση είναι ίσως το κατεξοχήν «εργαλείο» του μάρκετινγκ. Ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια των επιχειρήσεων για την εκπόνηση του στρατηγικού σχεδιασμού. Λόγω της απλής δομής και εφαρμογής που έχει θεωρείται μια ιδιαίτερα διαδεδομένη μέθοδος.

Η ανάλυση S.W.O.T αποτελεί εργαλείο αναγνώρισης και καταγραφής των δυνάμεων και των αδυναμιών μιας εταιρείας αλλά και των ευκαιριών και των απειλών που τις περιβάλλουν. Το όνομα S.W.O.T πηγάζει από το ακρωνύμιο που αποτελείται από τις λέξεις: Strengths ( Δυνάμεις ), Weaknesses ( Αδυναμίες ), Opportunities ( Ευκαιρίες ), Threats ( Απειλές ). Οι δυνάμεις και οι αδυναμίες αποτελούν εσωτερικούς παράγοντες μιας εταιρείας οι οποίοι προκύπτουν από την ανάλυση των πόρων που διαθέτει η εταιρεία και από τους τρόπους με τους οποίους τους χρησιμοποιεί ή περιγράφει τα τρωτά σημεία που την κάνουν να υστερεί σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Οι ευκαιρίες και οι απειλές προκύπτουν από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος της αγοράς, των πελατών και του ανταγωνισμού. Παρακάτω παρουσιάζεται η ανάλυση S.W.O.T. του ομίλου Attica.

### STRENGTHS – ΔΥΝΑΜΕΙΣ:

- Αποτελεί τον νεότερο και τον πιο σύγχρονο ακτοπλοϊκό στόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Με την μακροχρόνια παρουσία της στον κλάδο της ναυτιλίας αποκτά ένα κύρος έναντι των ανταγωνιστών της.
- Αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς ομίλους στην ακτοπλοϊκή αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η καλή φήμη και ηχηρό brand name που έχει καταφέρει να δημιουργήσει.
- Παρά την οικονομική κρίση που επικρατεί στην χώρα ο όμιλος έχει καταφέρει μέχρι τώρα να διατηρηθεί και να μην καταρρεύσει οικονομικά.
- Οι ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες βοηθούν τον όμιλο και σε δύσκολες οικονομικές περιόδους που έχει να αντιμετωπίσει.
- Το καταρτισμένο εργατικό δυναμικό με την γνώση και την εμπειρία που διαθέτει, δίνει άλλον χαρακτήρα στην εξυπηρέτηση των πελατών τους.
- Δυνατότητα επέκτασης του ομίλου και στο εξωτερικό.

### WEAKNESSES – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ:

- Λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στην χώρα μας ο όμιλος δυσκολεύεται να αναπτυχθεί και να επενδύσει λόγω απουσίας της ρευστότητας.
- Το ασταθές πολιτικό και θεσμικό πλαίσιο δυσχεραίνει την δημιουργία νέων επιχειρήσεων και την ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων.
- Λόγω της έλλειψης επενδύσεων στον δημόσιο τομέα υπάρχει απουσία στην ανάπτυξη των εργασιακών υποδομών.
- Λόγω έλλειψης των απαιτούμενων κεφαλαίων ο όμιλος δεν μπορεί να υιοθετήσει επαρκείς πρακτικές μάρκετινγκ.
- Η μέτρια αντιμετώπιση των απαιτήσεων των πελατών.

## OPPORTUNITIES – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ:

- Η συνεργασία του ομίλου με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες με κύριο στόχο την εξέλιξή της στον ακτοπλοϊκό χώρο
- Η προσέλκυση διαφόρων τουριστών στην χώρα μας κατά τους θερινούς μήνες οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης των υπηρεσιών που προσφέρει ο όμιλος.
- Η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στην χώρα έχει επιφέρει αύξηση της ανεργίας και αυτό έχει σαν άμεση συνέπεια την μείωση του μισθού του ανθρώπινου δυναμικού και κατ' επέκταση την εύκολη πρόσληψη ατόμων.
- Η χρεοκοπία μιας από τις ανταγωνίστριες εταιρείες.
- Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών.

## THREATS – ΑΠΕΙΛΕΣ:

- Η παγκόσμια οικονομική κρίση αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες απειλές στον κλάδο της ναυτιλίας λόγω μειωμένης χρηματοδότησής του.
- Λόγω αδυναμίας στήριξης από τον κρατικό προϋπολογισμό υπάρχουν καθυστερήσεις στις πληρωμές των εργαζομένων.
- Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός και από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και από αεροπορικές εταιρείες οι οποίες προσφέρουν γρηγορότερα ταξίδια.
- Οι τιμές των καυσίμων ( πετρελαίου) που χρησιμοποιούν τα πλοία δεν μένουν σταθερές. Αυτό έχει σαν συνέπεια να μην μπορούν να προβλεφτούν τα μελλοντικά κόστη.
- Τα αυξημένα μέτρα προστασίας και ασφάλειας που πρέπει να παρθούν για την προστασία του περιβάλλοντος δημιουργούν περαιτέρω κόστη στην εταιρεία.

Επομένως μέσω της συγκεκριμένης ανάλυσης δίνεται η ευκαιρία στον ναυτιλιακό όμιλο να μπορεί να προβλέψει τις απειλές, τις δυνάμεις, τις ευκαιρίες και τις αδυναμίες της στον χώρο της αγοράς. Πιθανή προέλευση των απειλών μπορεί να αποτελούν οι ανταγωνίστριες εταιρείες. Βέβαια με τον σωστό προγραμματισμό μπορούν οι όποιες απειλές να προβλεφτούν και να παραγκωνιστούν. Επίσης οι δυνάμεις και οι ευκαιρίες είναι συγκεκριμένες και βοηθούν στην καλύτερη προώθηση των υπηρεσιών με σκοπό την αύξηση των κερδών της επιχείρησης.

Τέλος, με την συμβολή του τμήματος Μάρκετινγκ μπορούν οι όποιες αδυναμίες να αντιμετωπιστούν, προτού δημιουργηθεί κάποιο σοβαρό πρόβλημα το οποίο θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης και κατ' επέκταση την επιβίωσή της.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν πρώτον οι εταιρείες που πλαισιώνουν τον όμιλο Attica και έπειτα θα αναφερθεί και τι ισχύει για τους εργαζομένους που εντάσσονται στις συγκεκριμένες εταιρείες του ομίλου. Με σειρά προτεραιότητας θα αναλυθούν οι εξής θυγατρικές εταιρείες: Superfast Ferries, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways.

### 5.1 Superfast Ferries

Η Superfast Ferries είναι 100% θυγατρική του ομίλου Attica. Είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και διαθέτει τον πιο νέο και τον πιο γρήγορα αναπτυσσόμενο στόλο. Από την στιγμή που άρχισε να υφίσταται έχει καταφέρει να γίνει η πρώτη ελληνική εταιρεία επιβατηγού ναυτιλίας η οποία δρα και στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό.

Το 1998 η Superfast Ferries πιστοποιήθηκε με πρότυπο ISO 9001:2000 και με ISO 14001:2004 από τον Αμερικάνικο Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping. Το 1995 δρομολογήθηκαν τα δύο πρώτα πλοία Superfast I, Superfast II που εξυπηρετούσαν ταξίδια στην Αδριατική Θάλασσα καταφέροντας έτσι να ανατρέψουν τα δεδομένα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Σήμερα αποτελείται από έναν στόλο τριών ταχύτατων και υπερσύγχρονων πλοίων που καθημερινά πραγματοποιούν δρομολόγια από τα ελληνικά λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας προς τα ιταλικά λιμάνια της Ανκόνα, του Μπάρι και της Βενετίας, σε συνεργασία με την ANEK LINES. Στην περίοδο του καλοκαιριού εκτελεί και δρομολόγια μέσω Κέρκυρας. Επιπρόσθετα, από τον Μάρτιο του 2009 η Superfast Ferries πραγματοποιεί καθημερινές αναχωρήσεις από το λιμάνι του Πειραιά προς το Ηράκλειο της Κρήτης προσφέροντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Αδιαμφισβήτητα, το κοινό του θαλάσσιου ταξιδιού εντάσσει την εταιρεία Superfast στις πιο πρωτοποριακές εταιρείες αφού παρέχει ασφαλές ταξίδι, έμπειρο και ευγενικό προσωπικό, καλοσυντηρημένα πλοία, άρτια οργάνωση, εξυπηρέτηση, αξιοπιστία και συνέπεια. Στα πλοία της Superfast, έχουν γίνει όλες οι τελευταίες τεχνολογικές αναβαθμίσεις συμπεριλαμβανομένων των νέων προπελών για την αύξηση της ταχύτητας του ταξιδιού και εξειδικευμένα ραντάρ για την καλύτερη ασφάλεια των επιβατών. Ο ναυαγοσωστικός εξοπλισμός είναι σύμφωνος με τις τελευταίες απαιτήσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας. Και φυσικά, το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό, ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του κάνουν ότι είναι αναγκαίο για ένα ασφαλές ταξίδι.

Τέλος η σημαντική ρευστότητα που διαθέτει την κάνει αφενός να ηγείται στις ναυτιλιακές εταιρείες και αφετέρου της παρέχει δυνατότητες για νέες αναπτυξιακές κινήσεις τόσο στην εσωτερική αγορά όσο και στην εξωτερική.

### 5.2 Blue Star Ferries

Η εταιρεία αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Είναι 100% θυγατρική εταιρεία του ομίλου Attica και ο κύκλος εργασιών της προέρχεται από την μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων, φορτηγών. Η ίδρυση της εταιρείας προσδιορίζεται το 1897 όπου ξεκινά η μεταφορά φορτίων ανάμεσα στον Πειραιά, την Πάτρα, τα νησιά του Ιονίου και την Ιταλία.

Η Blue Star Ferries κυριαρχεί σήμερα στις ελληνικές θάλασσες με 12 σύγχρονα πλοία., που άλλαξαν τα δεδομένα και τον τρόπο που οι επιβάτες ταξίδευαν μέχρι τότε. Ο στόλος της εταιρίας περιλαμβάνει τα εξής πλοία :

1) BLUE STAR PATMOS (2000 επιβάτες & 430 οχήματα), 2) BLUE STAR DELOS (2400 επιβάτες & 430 οχήματα), 3) BLUE STAR I (1890 επιβάτες & 780 οχήματα), 4) BLUE STAR II (1854 επιβάτες & 780 οχήματα), 5) BLUE STAR PAROS (1474 επιβάτες & 240 οχήματα), 6) BLUE STAR NAXOS (1474 επιβάτες & 240 οχήματα), 7) BLUE STAR HORIZON (1488 επιβάτες & 780 οχήματα), 8) BLUE STAR GALAXY (1740 επιβάτες & 780 οχήματα), 9) ΔΙΑΓΟΡΑΣ (1462 επιβάτες & 274 οχήματα) 10), BLUE CARRIER 1, 11) BLUE STAR MYKONOS (1915 επιβάτες & 418 ή 530 οχήματα), 12) BLUE STAR CHIOS (1782 επιβάτες & 418 ή 530 οχήματα).

Η εταιρεία πραγματοποιεί ταξίδια στις γραμμές των Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου και της Αδριατικής, έχοντας να αντιμετωπίσει ιστορικά ονόματα όπως ANEK, Hellenic Seaways και Minoan. Πιο αναλυτικά, στα νησιά των Κυκλάδων, με μόνο 2 επιβατηγά πλοία, σε σύγκριση με τα 8 του ανταγωνισμού, η Blue Star Ferries κατάφερε να εξασφαλίσει σημαντικά μερίδια αγοράς ύψους μέχρι και 55% για την κίνηση επιβατών, φορτηγών και Ι.Χ. Αντίστοιχα, στα νησιά της Δωδεκανήσου με μόνο ένα πλοίο σε σύγκριση με τα 4 του ανταγωνισμού η εταιρεία πέτυχε μερίδια αγοράς ύψους 57,27%. Ακόμα και στη δύσκολη αγορά της Κρήτης η Blue Star Ferries έχει αξιοσημείωτα μεγέθη που αγγίζουν το 46,79%, με ένα επιβατηγό πλοίο έναντι 3 του ανταγωνισμού.

Η Blue Star Ferries εφαρμόζει αυστηρά μέτρα με σκοπό την διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος. Παράλληλα, στα κύριες επιδιώξεις της εταιρείας είναι η ποιότητα του διαθέσιμου στόλου και η παροχή υπηρεσιών με υψηλές προδιαγραφές. Τον Σεπτέμβριο του 2002 η Blue Star Ferries έγινε η πρώτη ελληνική εταιρεία επιβατηγού ναυτιλίας που έλαβε πιστοποίηση ISO 14001 Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. Επιπλέον η εταιρεία είναι πιστοποιημένη με τον κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM σύμφωνα με τις απαιτήσεις του SOLAS για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.

Αξίζει να σημειωθεί πως είναι ενεργό μέλος της HELMEPA, Στόχος της HELMEPA είναι η ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με το περιβάλλον. Για να το πετύχει αυτό επιστρατεύει όλα τα μέσα πληροφόρησης, διαφήμισης, ενημέρωσης και δημοσιότητας.

Η διαχείριση και η διάθεση της εταιρικής περιουσίας καθώς και η εκπροσώπηση της εταιρείας ανήκει στο Διοικητικό Συμβούλιο.. Το ΔΣ είναι υπεύθυνο για την λήψη αποφάσεων για όλα τα ζητήματα που αφορούν την εταιρεία μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού. Στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας μετέχουν εκτελεστικά, μη εκτελεστικά και ανεξάρτητα μέλη. Πιο συγκεκριμένα η διοίκηση της εταιρείας αποτελείται από 9 μελές συμβούλιο στο οποίο συμμετέχουν 3 εκτελεστικά μέλη, 4 μη εκτελεστικά και 2 ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη Η ιδιότητα των μελών ως εκτελεστικών ή μη, ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Τα ανεξάρτητα μέλη ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων. Οι ιδιότητες του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και του Διευθύνοντα Συμβούλου δεν συμπίπτουν με το ίδιο πρόσωπο ενώ το συμβούλιο έχει ορίσει και εντεταλμένο σύμβουλο.

Τέλος, στόχος και όραμα της εταιρείας είναι η αναβάθμιση και η ανάπτυξη του στόλου αλλά και των υπηρεσιών που προσφέρονται ευρεία στο επιβατηγό κοινό. Για να επιτευχθεί αυτό η εταιρεία προσπαθεί συνεχώς να ενώσει τα μέλη της Ελλάδας με αυτά των άλλων χωρών με όσο το δυνατό χαμηλότερο αντίτιμο γίνεται και με την ένταξη περισσότερων και πιο ευέλικτων δρομολογίων.

### 5.3 Hellenic Seaways

Μία από τις επίσης μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα είναι και η Hellenic Seaways. Η συγκεκριμένη εταιρεία πρωτοεμφανίστηκε το 1998 όπου αρχικά ιδρύθηκε με την επωνυμία « Minoan Flying Dolphins ». Πρόεδρος της εταιρείας ήταν ο Παντελής Σφηνιάς. Για πολλά χρόνια την εταιρεία προσπαθούσε να την αποκτήσει ο Εμάνουελ Γκριμάλντι μέσω των Μινωϊκών Γραμμών αλλά δεν ευδοκίμησε. Τελικά η συμφωνία κλείστηκε με την Τράπεζα Πειραιώς και μικρότερους μετόχους της Hellenic Seaways και έτσι ο όμιλος Attica κατάφερε να την εντάξει στο δυναμικό του με ποσοστό που αγγίζει το 50,3%.

Το 2005 και το 2007 διακρίνεται στον διαγωνισμό Superbrands ως η « Κορυφαία ελληνική επωνυμία της ελληνικής αγοράς για το 2005 και 2007 ». Επίσης το 2007, αρχικά βραβεύεται από την Lloyd's List ως η καλύτερη εταιρεία για την επιβατηγό ναυτιλία και έπειτα βραβεύονται και πλοία της εταιρείας με ονομασίες « Νήσος Μύκονος » και « Νήσος Χίος ». Το 2014 βραβεύτηκε ως η καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία της χρονιάς στο πλαίσιο των Greek Shipping Awards που επίσης απονέμει η Lloyd's List. Τέλος το 2016 στην κατηγορία

« Καινοτόμο concept, προϊόν, μοντέλο λειτουργίας ή παροχής υπηρεσίας / Start up » στα Tourism Awards βραβεύεται για την μοναδική εφαρμογή στον τομέα της ακτοπλοΐας που παρέχει την δυνατότητα στο επιβατηγό κοινό να ταξιδέψει μόνο με την χρήση κινητού ή tablet.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 16 συμβατικά αλλά και ταχύπλοα πλοία. Πιο συγκεκριμένα διαθέτει :

- 8 συμβατικά πλοία με ονομασίες ( Νήσος Χίος, Νήσος Μύκονος, Νήσος Σάμος, Νήσος Ρόδος, Αριάδνη, Εξπρές Σκιάθος)
- 2 πλοία τύπου HighSpeed ( HighSpeed 4, Hellenic HighSpeed )
- 4 πλοία τύπου Flying Cat ( Flying Cat 3, Flying Cat 4, Flying Cat 5, Flying Cat 6 )
- 2 Flying Dolphins (flying dolphin 17, flying dolphin 29)

Τα συμβατικά πλοία και τα HighSpeeds είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε Κυκλάδες, Αργοσαρωνικό, Σποράδες, Κρήτη και Δωδεκάνησα. Αντίθετα, τα Flying Dolphins είναι μόνο επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια στον Αργοσαρωνικό. Τέλος, τα Flying Cats είναι και Ε/Γ και Ο/Γ τα οποία εκτελούν δρομολόγια στο βορειοανατολικό Αιγαίο.

Με τον συνεχή εμπλουτισμό και με την αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες, η εταιρεία προσπαθεί να διατηρήσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα στην αγορά. Η εταιρεία οραματίζεται να είναι η καλύτερη της αγοράς και πάντοτε να πρωτοπορεί στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών αλλά και να τηρεί υψηλά επίπεδα ασφάλειας τόσο των επιβατών της, όσο και του προσωπικού της. Επομένως αυτό που γίνεται εύκολα αντιληπτό είναι ότι κύριο μέλημά της είναι η συνεχής αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και η διαρκής βελτίωση της τεχνογνωσίας στην θαλάσσια μεταφορά.

## 5.4 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ

### 5.4.1 ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με τον όμιλο Attica απαραίτητο συστατικό στοιχείο για την επιτυχημένη επιχειρηματική πορεία είναι το ανθρώπινο δυναμικό που υπάγεται σε αυτόν. Κύρια επιδίωξη είναι η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας συμβάλλοντας κατά κάποιον τρόπο στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Θα πρέπει να αναφερθεί πως για το έτος 2017 το ποσοστό των

εργαζομένων στα πλοία κατά τους ανοιξιάτικους και καλοκαιρινούς μήνες ήταν κατά 16,9% μεγαλύτερο του αριθμού των εργαζομένων κατά τους φθινοπωρινούς και χειμερινούς μήνες (1080 εργαζόμενοι έναντι 924). Παρακάτω παρουσιάζεται ένας πίνακας με στοιχεία για το ανθρώπινο δυναμικό (αριθμός εργαζομένων, αριθμός αποχωρήσεων και αριθμός προσλήψεων) κατά τα έτη 2014-2017. Στα συγκεκριμένα στοιχεία που θα παρουσιαστούν οι προσλήψεις και οι αποχωρήσεις για τα έτη 2017-2016 δεν περιλαμβάνουν τους φοιτητές και τους δόκιμους των σχολών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού και Λιμενικού Σώματος στα πλοία, διότι οι συγκεκριμένοι πραγματοποιούν την πρακτική τους άσκηση με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΝ
2017	1205	216	240
2016	1342	138	145
2015	1296	169	263
2014	1192	105	134

**Πίνακας 7 : Αριθμός εργαζομένων, αποχωρήσεων και προσλήψεων για τα έτη 2014 – 2017.**

Συμπληρωματικά πρέπει να αναφερθεί πως :

- Ο Μ.Ο ηλικίας των εργαζομένων στα γραφεία είναι τα 43 έτη και στα πλοία τα 41 έτη.
- Η κατά μέσο όρο διάρκεια συνεργασίας με τους εργαζομένους στα γραφεία είναι 14 χρόνια και στα πλοία 8 χρόνια.
- Το ποσοστό αποχωρήσεων των εργαζομένων στα γραφεία ήταν 4% από το οποίο το 3,5% αφορούσε τις απολύσεις και το υπόλοιπο 0,5% αφορούσε τις παραιτήσεις. Αντίθετα το ποσοστό των εργαζομένων στα πλοία ήταν 20,7% από το οποίο το 16,2 αφορούσε τις απολύσεις και το υπόλοιπο 4,5% αφορούσε τις παραιτήσεις.
- Υπήρξε ένας εργαζόμενος στα γραφεία που αποχώρησε πριν συμπληρώσει τους 12 μήνες ,ενώ το αντίστοιχο ποσοστό αποχωρήσεων των εργαζομένων στα πλοία άγγιξε το 8,8% εξαιρώντας τα άτομα που πραγματοποιούσαν την πρακτική τους.
- Οι αποχωρήσεις των γυναικών από τα γραφεία και τα πλοία της εταιρείας είναι χαμηλότερος κατά 87,5% και υψηλότερος κατά 173,7% σε σχέση με αυτών των ανδρών

Πέρα από αυτά σημαντικό ρόλο παίζει και η φροντίδα των συνθηκών διαβίωσης των εργαζομένων που παρέχει η εταιρεία με σκοπό το περιβάλλον εργασίας να διαθέτει και ασφάλεια αλλά να εξασφαλίζει παράλληλα και την καλή ψυχολογία των μελών του πληρώματος. Για αυτόν τον λόγο έχουν προβεί και στις παρακάτω ενέργειες. Πρώτον, πάνω από το κύριο κατάστρωμα υπάρχουν οι καμπίνες του πληρώματος ούτως ώστε να μειώνονται οι ηχητικές παρεμβολές. Δεύτερον, στους χώρους διαμονής των εργαζομένων εξασφαλίζονται οι κατάλληλες συνθήκες θερμοκρασίας και φωτισμού. Επιπλέον φροντίζουν και για την συνεχή καθαριότητα και την απολύμανση των χώρων διαμονής. Τέλος, έχουν

δημιουργηθεί χώροι ψυχαγωγίας που διαθέτουν βιβλιοθήκη, τηλεοράσεις, επιτραπέζια παιχνίδια στα οποία έχουν πρόσβαση και οι εργαζόμενοι του πλοίου.

#### **5.4.2 Υγεία και Ασφάλεια**

Η δημιουργία ασφαλών συνθηκών στον περιβάλλοντα εργασιακό χώρο αποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας για τον όμιλο. Για τον λόγο αυτό ο όμιλος έχει προβεί στις παρακάτω ενέργειες με σκοπό την εξασφάλιση των σωστών συνθηκών για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία. Έτσι λοιπόν παρουσιάζονται τα παρακάτω:

- Στις συμβάσεις με τους εργαζόμενους δεν περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν την υγεία και την ασφάλεια, καθώς αυτά τα θέματα καλύπτονται από τις διεθνείς συμβάσεις.
- Ανά τακτά χρονικά διαστήματα πραγματοποιούνται εκπαιδεύσεις που αφορούν στην αντιμετώπιση και την προστασία από επικίνδυνες καταστάσεις και την πρόληψη από επικίνδυνες ασθένειες.
- Παρέχεται σε όλους τους εργαζόμενους ο κατάλληλος εξοπλισμός, ο οποίος αρκετά συχνά ελέγχεται για την ορθή λειτουργία του.
- Καταγράφονται και ερευνούνται τα ατυχήματα και τα περιστατικά που συμβαίνουν, ούτως ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό των κινδύνων.
- Έχουν τοποθετηθεί στην επιφάνεια εργασίας των υπολογιστών που έχουν οι υπάλληλοι, συγκεκριμένες οδηγίες για την αντιμετώπιση διαφόρων καταστάσεων όπως : πυρκαγιές, σεισμούς, ληστείες, εμπρησμούς και πλημμύρες.
- Έχει δημιουργηθεί σχέδιο εκκένωσης το οποίο εξασφαλίζει την ασφαλή μετακίνηση εργαζομένων, επισκεπτών και εξωτερικών συνεργατών σε προκαθορισμένους χώρους. Παράλληλα, έχει εγκατασταθεί μεγαφωνικό σύστημα για να διευκολυνθεί περαιτέρω η διαδικασία της εκκένωσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ – ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

Στην παρούσα ενότητα θα γίνει μια συνοπτική περιγραφή του προφίλ των κύριων ανταγωνιστών του ομίλου Attica . Ανάλογα με το έτος ίδρυσης θα παρουσιαστούν με την σειρά οι εταιρείες ANEK LINES, MINOAN LINES, NEL LINES. Στη συνέχεια με διαγράμματα θα παρουσιαστούν τα μερίδια αγοράς που διαθέτει η κάθε εταιρεία καθώς και κάποια θεωρητικά στοιχεία που αναδεικνύουν τους ηγέτες του κλάδου.

### 6.1 ANEK LINES

Με την επωνυμία « Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε » ή αλλιώς με τον τίτλο ANEK Lines η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου 1967. Μέτοχοι της εταιρείας ήταν απλοί άνθρωποι από την Μεγαλόνησο οι οποίοι επιθυμούσαν μεγάλα και ασφαλή πλοία για την διεξαγωγή ταξιδιών στην Ηπειρωτική Ελλάδα. Η εταιρεία ξεκίνησε την δραστηριοποίησή της στον χώρο της ναυτιλίας τον Σεπτέμβριο του 1970, με το πρώτο πλοίο της που ονομαζόταν «ΚΥΔΩΝ» και εκτελούσε δρομολόγια στην γραμμή Πειραιά – Χανιά.

Σήμερα, η εταιρεία αριθμεί 9 πλοία τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM<sup>7</sup> & ISPS SYSTEMS<sup>8</sup>, ISO και HACCP<sup>9</sup>. Αποτελείται από 15μελές συμβούλιο και απασχολεί κατά μέσο όρο 900 άτομα τόσο σε πληρώματα όσο και στις Διοικητικές Υπηρεσίες Ξηράς. Εδρεύει στα Χανιά, σε ιδιόκτητα υπερσύγχρονα γραφεία τα οποία παρέχουν την δυνατότητα φιλοξενίας 500 ατόμων.

Με την εισαγωγή των μετοχών της στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας το Δεκέμβριο του 1998 εξασφαλίζεται η ανοδική της πορεία με συνεχείς επενδύσεις, βελτιώσεις στον στόλο της και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με διάφορες ευκαιρίες και προκλήσεις που της παρουσιάστηκαν καθώς και με τις κατάλληλες στρατηγικές Marketing, κατάφερε να διευρύνει το δίκτυο των πωλήσεών της, αύξησε τους προορισμούς της, δημιούργησε νέα δρομολόγια και τέλος αύξησε το ανθρώπινο δυναμικό της.

---

<sup>7</sup> Το Διεθνές Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας ( ISM Code ) παρέχει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων στη θάλασσα.

<sup>8</sup> Η Διεθνής Ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ( ISPS Code) είναι μια τροποποίηση της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) (1974/1988) σχετικά με τις ελάχιστες ρυθμίσεις ασφαλείας για τα πλοία , τα λιμάνια και κυβερνητικές υπηρεσίες. Έχει τεθεί σε ισχύ το 2004, ορίζει ότι οι κυβερνήσεις, οι ναυτιλιακές εταιρείες, το προσωπικό του πλοίου και το προσωπικό των λιμένων / διευκολύνσεων πρέπει να «εντοπίζουν τις απειλές κατά της ασφάλειας και να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα κατά των περιστατικών ασφαλείας που επηρεάζουν τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο».

<sup>9</sup> Είναι ένα απλό και αποτελεσματικό σύστημα που έχει ως σκοπό τη διασφάλιση της υγιεινής των τροφίμων, ειδικότερα του τελικού προϊόντος.

Με το σύστημα HACCP μπορούν να προβλεφθούν οι κίνδυνοι και η πιθανότητα εμφάνισής τους σε κάθε στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας ενός τροφίμου, και να αποφύγουν έτσι την πρόκληση ζημιάς στην υγεία του καταναλωτή. Ουσιαστικά το σύστημα HACCP κάθε μονάδας παραγωγής είναι ένα σύνολο γραπτών διαδοχικών οδηγιών εργασίας και αποτελεσμάτων ή συζητήσεων μοναδικό για κάθε βιομηχανία, βιοτεχνία ή εγκατάσταση παραγωγής[1].

Η ANEK έχει επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Χαρακτηρίζεται από εταιρική υπευθυνότητα, κοινωνική αλληλεγγύη και φροντίζει σε ετήσια βάση να εφαρμόζει τον θεσμό των χορηγιών. Ως χορηγός, στηρίζει τις πιο σημαντικές πολιτιστικές, εκπαιδευτικές, επιστημονικές, αθλητικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις. Επίσης βοηθά στην ενίσχυση ιδρυμάτων και φορέων κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα. Στο πλαίσιο αυτό τον Δεκέμβριο του 2008 η ANEK βραβεύτηκε ως « Η καλύτερη εταιρεία της χρονιάς 2008 για την επιβατηγό ναυτιλία » από την Lloyd's List.

Από την ίδρυση της εταιρείας έως και τις στρατηγικές αποφάσεις που έχουν πάρει οι υπεύθυνοι, η ANEK λειτουργεί με υπευθυνότητα και συνέπεια. Αυτά που την απασχολούν είναι πρώτον η βελτίωση και η αξιοποίηση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο του στόλου της, δεύτερον η κατάρτιση του προσωπικού της και τρίτον οι υπηρεσίες που παρέχει στο κοινό της. Όλα αυτά συμβάλλουν στο να καταφέρει η εταιρεία να εδραιωθεί και στα επόμενα χρόνια.

## 6.2 MINOAN LINES

Η εταιρεία MINOAN LINES ιδρύθηκε στις 25 Μαΐου το 1972 με σκοπό την σύνδεση των ανθρώπων με τα λιμάνια εξασφαλίζοντας ασφάλεια άνεση και πολυτέλεια. Για πρώτη φορά δραστηριοποιείται στο χώρο το 1974 με το πλοίο « ΜΙΝΩΣ », το οποίο εκτελεί δρομολόγια στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο. Πρωτοπορώντας στο χώρο της επιβατηγούς ναυτιλίας δημιούργησε στόλο ο οποίος κατά κύριο λόγο απευθύνεται στο κοινό της Κρήτης, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, σε προσιτές τιμές, μετατρέποντας σε μια πρωτόγνωρη ταξιδιωτική εμπειρία. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 5 πλοία συνολικά. Τα 3 από αυτά είναι τύπου High Speed Ferries με ονομασίες : Olympia Palace, Europa Palace. Τα άλλα 2 είναι τύπου Cruise Ferries της Μεσογείου με ονομασίες : Cruise Olympia, Cruise Europa και τέλος το Euroalink του ομίλου Grimaldi .

Τα πλοία της MINOAN με το άριστα καταρτισμένο προσωπικό που διαθέτουν τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, καταφέρνουν να καλύψουν όλες τις ανάγκες των επιβατών τους, δίνοντάς τους την δυνατότητα να απολαύσουν το ταξίδι τους σε ένα υπερπολυτελές περιβάλλον. Επιπρόσθετα, η εταιρεία προσφέρει ένα σύνολο από εξειδικευμένες υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στο σύγχρονο τρόπο ζωής όπως : Wi-Fi, Internet, Spa, Disco, Γυμναστήριο, Πισίνα, Συνεδριακά Κέντρα κ.α.

Στο πλαίσιο της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και η MINOAN έχει επίκεντρο τον άνθρωπο και την κοινωνική προσφορά. Παρέχει χορηγίες σε αθλητές, πολιτιστικούς συλλόγους, σε περιβαλλοντικές οργανώσεις και γενικά σε διάφορους φορείς. Επίσης στηρίζει έμπρακτα, αθλητικούς συλλόγους, εκκλησίες της Κρήτης σε αγαθοεργίες, διάφορα κοινωφελή ιδρύματα υγείας και πολιτισμού, τις κοινωνικά ευπαθείς ομάδες ( άποροι, άτομα με κάποιου είδους αναπηρία, κοινότητες απεξάρτησης νέων από τα ναρκωτικά ) και τέλος συμπαραστέκεται οικονομικά σε περιπτώσεις έκτακτων αναγκών όπως σε σεισμούς και φωτιές. Για όλα τα παραπάνω την Τρίτη στις 9 Απριλίου 2019 στο κέντρο πολιτισμού « Ελληνικός Κόσμος » οι Μινωϊκές γραμμές κέρδισα το ΧΡΥΣΟ ΒΡΑΒΕΙΟ για την υποστήριξη των τοπικών κοινοτήτων / δράσεις Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Επίσης η εταιρεία έχει καταφέρει να πιστοποιηθεί με πιστοποιητικό ασφάλειας ISM ( International Safety Management – Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων (yen) και με ISO 9001 από την RINA.

### **6.3 NEL LINES**

Τέλος υπάρχει και η NEL LINES η οποία όπως θα δούμε και παρακάτω στα διαγράμματα που θα παρουσιαστούν διεκδικούσε μερίδιο αγοράς στον χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας μέχρι και το 2015.

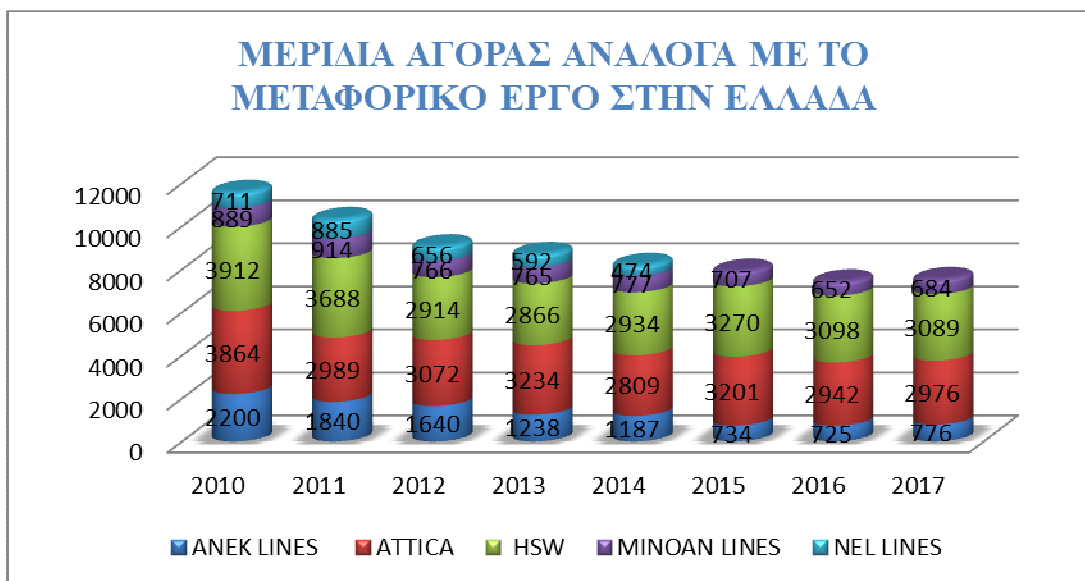
Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ή αλλιώς NEL LINES ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου το 1972 με σκοπό τη σύνδεση της Λέσβου, της Χίου και της Μυτιλήνης με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Μέτοχοι της εταιρείας ήταν κάτοικοι της Λέσβου. Η NEL LINES με τα ταχύπλοα αλλά και με τα συμβατικά επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία που διαθέτει εκτελεί δρομολόγια καθημερινά συνδέοντας Πειραιά, Χίο, Μυτιλήνη, Σύρο, Λαύριο με τις Ανατολικές, Κεντρικές και Δυτικές Κυκλάδες. Επίσης συνδέει το Λαύριο με τα Ψαρά και τα Μεστά της Χίου, τη Βόρεια και την Κεντρική Ελλάδα με τις Σποράδες, τη Λήμνο, τον Αγ. Ευστράτιο, τη Σάμο και την Ικαρία με την Θεσσαλονίκη, την Καβάλα και το Λαύριο. Επίσης δραστηριοποιείται και στην Τουρκία, εκτελώντας δρομολόγια από την Μυτιλήνη προς το Δίκελι και το Αϊβαλί.

Η εταιρία NEL LINES μέχρι το 2014 διαχειριζόταν ένα στόλο 15 πλοίων έναντι 22 σε σχέση με ένα χρόνο πριν, με μέση ηλικία τα 25 έτη. Πλέον, έχει κηρυχθεί έκπτωτη γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα πλοία της δεν εκτελούν πλέον δρομολόγια. Το 2010 η εταιρεία διακίνησε 711.488 επιβάτες το 2011 896.450 το 2012 670.629 το 2013 592.011 και το 2014 474.499.

### **6.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ( 2010 – 2018)**

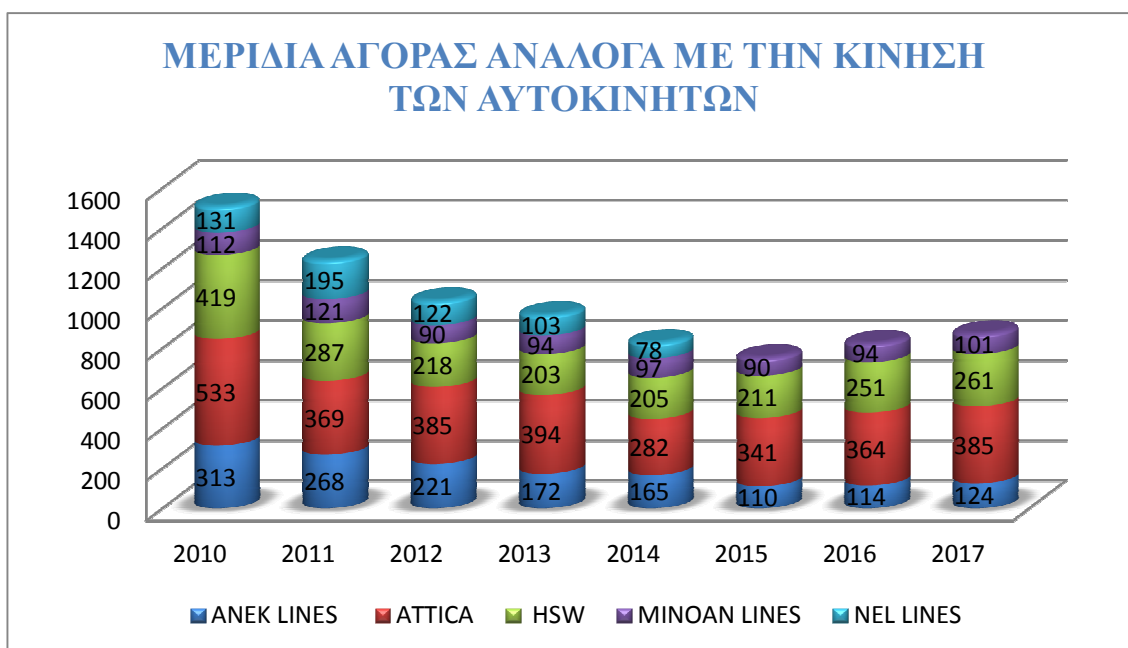
Αναντίρρητα, η ανάπτυξη του ομίλου Attica σε αρκετές γεωγραφικές περιοχές τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, καθώς και οι επιτυχημένες επενδυτικές κινήσεις που έχει πραγματοποιήσει σε νεότευτα και σε σύγχρονα πλοία τα τελευταία χρόνια, τον βοηθούν αφενός να εκμεταλλευτεί την « αδράνεια » των άλλων εταιρειών και αφετέρου να αποκτήσει ηγετική θέση στον κλάδο της ναυτιλίας. Κύριο μέλημα του ομίλου είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός του στόλου αλλά και η αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται πρωτίστως η διατήρηση της ηγετικής θέσης στην ανταγωνιστική αγορά και μετέπειτα η διεύρυνση του ομίλου σε άλλες αγορές της θαλάσσιας μεταφοράς. Παρακάτω παρατίθενται κάποια διαγράμματα τα οποία δείχνουν πως διαμορφώνεται το μερίδιο αγοράς ανάμεσα στις εταιρείες Anek Lines, Attica group, HSW, Minoan Lines, Nel Lines, ανάλογα με το μεταφορικό έργο των εταιρειών στην Ελλάδα, με την κίνηση των αυτοκινήτων και την κίνηση των φορτηγών. Στην προκειμένη περίπτωση η εταιρεία Hellenic Seaways παρουσιάζεται ξεχωριστά διότι η ένταξή της στο δυναμικό του ομίλου Attica ολοκληρώθηκε το 2017 και επίσης δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο.





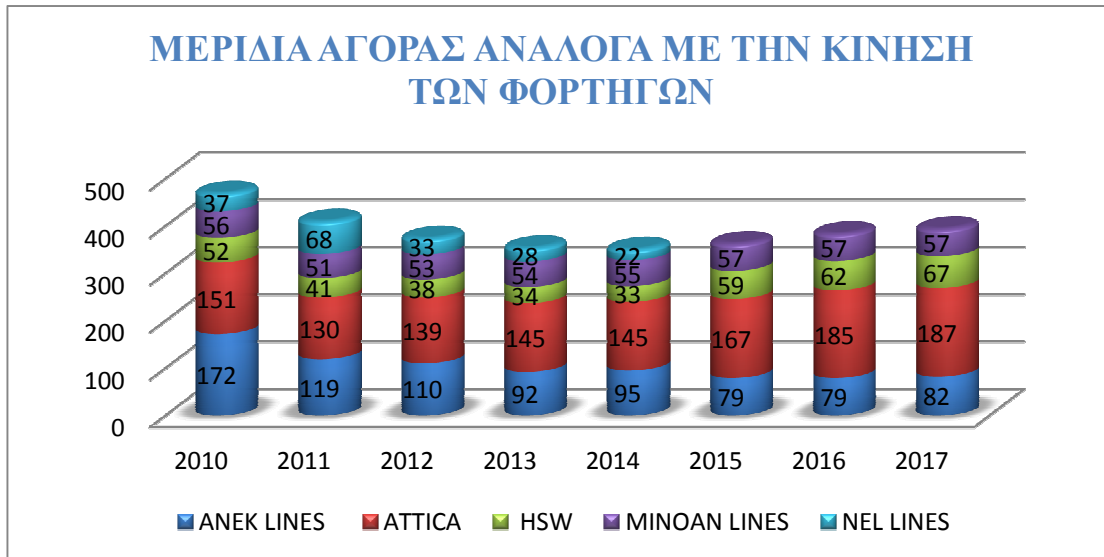
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5 :** Μερídια αγοράς σχετικά με το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή ΧRTC Ferry Report 2018 GR. )

Παρατηρήσεις : Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα διαπιστώνεται πως οι εταιρείες για τα έτη 2016 – 2017 διαθέτουν τα εξής ποσοστά: ANEK 7% , ATTICA 1% , MINOAN 5%.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6 :** Μερídια αγοράς σχετικά με την κίνηση των αυτοκινήτων στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή ΧRTC Ferry Report 2018 GR. )

Παρατηρήσεις : Σε αυτό το διάγραμμα το οποίο αναφέρεται στην κίνηση των αυτοκίνητων παρατηρούνται τα εξής ποσοστά : ANEK 9% , ATTICA 6% , HSW 4% και η MINOAN 7%. Σε αυτή λοιπόν την περίπτωση διαπιστώνεται ξεκάθαρα η κυριαρχία του ομίλου Attica ο οποίος αθροιστικά με το ποσοστό της HSW κατέχει το 10 % αφήνοντας λίγο πιο πίσω τις υπόλοιπες εταιρείες.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7 : Μεριδία αγοράς σχετικά με την κίνηση των φορτηγών στην Ελλάδα για τα έτη 2010 – 2017. ( Πηγή XRTC Ferry Report 2018 GR. )**

Παρατηρήσεις : Στο τρίτο και τελευταίο διάγραμμα παρατηρούνται τα εξής: ANEK 4% , ATTICA1% , HSW 8% και η MINOAN 0%. Και σε αυτή λοιπόν την περίπτωση φαίνεται ξεκάθαρα η κυριαρχία του ομίλου Attica ο οποίος αθροιστικά με το ποσοστό της HSW κατέχει το 9 % αφήνοντας αρκετά πιο πίσω τις υπόλοιπες εταιρείες.

Τέλος, στο πρώτο εξάμηνο του 2018 σχετικά με το μεταφορικό έργο των εταιρειών, τον κύκλο εργασιών και το EBITDA παρατηρείται και εδώ πως ο νικητής είναι ο όμιλος Attica. Πιο συγκεκριμένα επισημαίνονται τα εξής :

Για τον όμιλο Attica μετά την ενσωμάτωση της HSW διακινήθηκαν :

- 2,05 εκατ. Επιβάτες ( σημειώνοντας αύξηση κατά 32,5% σε σχέση με το 2017)
- 278,71 χιλ. Αυτοκίνητα (σημειώνοντας αύξηση κατά 27,0% σε σχέση με το 2017 )
- 167,88 χιλ. Φορτηγά (σημειώνοντας αύξηση κατά 14,5% σε σχέση με το 2017)

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου για το πρώτο εξάμηνο του 2018 ανέρχεται στα 131,63 εκατ. έναντι 112,04 εκατ. την προηγούμενη χρονιά. Επιπλέον, το EBITDA δηλαδή τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και καθαρών αποσβέσεων καταγράφηκαν σε 8,80 εκατ. έναντι 7,07 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο του 2017.

Για την εταιρεία MINOAN LINES ισχύουν:

- 277 χιλ. Επιβάτες
- 35 χιλ. Αυτοκίνητα
- 30 χιλ. Φορτηγά

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για το πρώτο εξάμηνο του 2018 ανέρχεται στα 35.903 εκατ. έναντι 35.497 εκατ. την προηγούμενη χρονιά παρουσιάζοντας αύξηση 406 ευρώ. Επιπλέον, το EBITDA δηλαδή τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και καθαρών αποσβέσεων καταγράφηκαν σε 8.505. έναντι 9.682 κατά το πρώτο εξάμηνο του 2017 παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του 1177€.

Για την εταιρεία ANEK LINES ισχύουν:

- 368 χιλ. Επιβάτες
- 62 χιλ. Αυτοκίνητα
- 69 χιλ. Φορτηγά

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για το πρώτο εξάμηνο του 2018 ανέρχεται στα 72,9 εκατ. έναντι 65, εκατ. την προηγούμενη χρονιά. παρουσιάζοντας μία αύξηση περίπου 12%. Επιπλέον, το EBITDA δηλαδή τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και καθαρών αποσβέσεων καταγράφηκαν σε 1,6εκατ. έναντι 6,3 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο του 2017.

Συνολικά, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη για την Ελληνική ακτοπλοΐα – 2018 από την XRTC προκύπτει η παρακάτω εικόνα για τις εισηγμένες και την HSW :

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	EBITDA	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ
ΑΤΤΙΚΑ	271.541.000	50.360.000	1.554.000	1.247.000
MINOAN LINES	79.459.000	20.123.000	4.339.000	4.159.000
ANEK LINES	164.749.000	12.800.000	8.176.000	8.144.000
HSW	128.946.000	19.500.000	9.171.000	9.132.000
<b>ΣΥΝΟΛΑ:</b>	<b>644.695.000</b>	<b>102.792.000</b>	<b>23.780.000</b>	<b>22.682.000</b>

Πίνακας 8 : Συνολική Εικόνα Εισηγμένων Εταιριών & Hsw. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.)

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΑΤΤΙΚΑ	1020	12	3.359,154	465.808	285.277
MINOAN LINES	318	2	684.000	101.000	57.000
ANEK LINES	900	10	1.042.180	204.920	138.320
HSW	587	18	3.088.862	261.173	66.628
<b>ΣΥΝΟΛΑ:</b>	<b>2825</b>	<b>42</b>	<b>8.174.196</b>	<b>1.032.901</b>	<b>547.225</b>

Πίνακας 9 : Συνολική Εικόνα Εισηγμένων Εταιριών & Hsw. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.)

## 6.5 ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα πλοία που διαθέτει η κάθε εταιρεία στην χρονική περίοδο 2011-2017 και αυτό που παρατηρείται είναι πως ο όμιλος Attica μαζί με την HSW διαθέτουν τον πιο μεγάλο στόλο δίνοντας έτσι την ευκαιρία σε περισσότερους επιβάτες να ταξιδέψουν. Επίσης μέσω αυτού του πίνακα γίνεται αντιληπτό πως ο τόσο διευρυμένος στόλος, του δίνει την δυνατότητα να ανοίγεται επιχειρηματικά και να πραγματοποιεί ταξίδια εκτός Ελλάδας πολύ περισσότερο από τις άλλες εταιρείες φέρνοντας έτσι ακόμα περισσότερα κέρδη.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ							
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ANEK	14	13	14	14	7	9	10
ATTICA	13	14	13	13	12	12	12
MINOAN	7	7	7	7	5	4	2
HSW	33	29	25	20	21	20	18
NEL	22	18	16	12	-----	-----	-----
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>89</b>	<b>81</b>	<b>75</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>42</b>

**Πίνακας 10 : Αριθμός πλοίων που κατέχουν όλες οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.)**

Τέλος, θα αναφερθούν και κάποιες ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιεί ο όμιλος ώστε να τον βοηθήσουν να καταφέρει να διατηρήσει αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα καθώς και κάποιες τακτικές που ήδη εφαρμόζει. Ο όμιλος μέσω της εταιρείας Hellenic Seaways προσφέρει τις εξής πληροφορίες - προσφορές : 1) early booking το οποίο αναφέρεται στους επιβάτες που αγοράζουν τα εισιτήριά τους 15 μέρες πριν το ταξίδι τους κερδίζοντας έτσι 15% έκπτωση. 2) bonus miles αναφέρεται στους τακτικούς πελάτες που έχουν συμπληρώσει συγκεκριμένο αριθμό μιλίων κερδίζοντας έτσι 10% έκπτωση. 3) Έκπτωση 10% ή 20% για εισιτήρια πολλαπλών διαδρομών και ευκολίες πληρωμής και 4) μειώσεις στα εισιτήρια των φοιτητών και των ανέργων.

Παρ' όλα αυτά, με τις ειδικές εκπτώσεις και προσφορές δεν καταφέρνει πάρα πολλά διότι αποτελεί μια τακτική που χρησιμοποιούν όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Για να τα καταφέρει λοιπόν ο όμιλος θα πρέπει να διαφοροποιηθεί ως προς την παροχή υπηρεσιών. Θα

πρέπει να τονίζεται ιδιαίτερα το πόσο σημαντικός είναι ο χρόνος για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού αλλά και οι ανέσεις που θα πρέπει να διαθέτει το πλοίο. Αξίζει να σημειωθεί πως συμβάλλει σημαντικά η λειτουργία ενός on – line συστήματος για την έκδοση των εισιτηρίων. Με αυτόν τον τρόπο θα αποφεύγονται οι διπλοκρατήσεις, τα πλαστά εισιτήρια και οι υπεράριθμοι επιβάτες.

Επίσης σημαντικό ρόλο για την εδραίωση μιας εταιρείας παίζει και ο τρόπος που επιλέγει για να προωθήσει τις υπηρεσίες της προσελκύοντας νέους πελάτες αλλά και διατηρώντας τους ήδη υπάρχοντες. Μέσω της πολιτικής Marketing που χρησιμοποιείται, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να επιδεικνύουν τα δυνατά τους σημεία και τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν έναντι των ανταγωνιστών τους με σκοπό την ισχυροποίησή τους στον κλάδο. Πιο συγκεκριμένα τα μέσα που μπορούν να επιλέξουν για την προώθηση των υπηρεσιών τους είναι η τηλεόραση, οι εφημερίδες, τα περιοδικά, τα διαφημιστικά φυλλάδια και το Internet. Λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης το Internet παίζει καθοριστικό ρόλο τα τελευταία χρόνια και πολλές εταιρείες σπαταλούν αρκετά χρήματα προκειμένου να δημιουργήσουν ιστοσελίδες και πληροφοριακά συστήματα μέσω των οποίων θα δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες της να ενημερωθούν σχετικά με τις τιμές, τα δρομολόγια, τους προορισμούς, τις παρεχόμενες υπηρεσίες καθώς και διάφορα άλλα στοιχεία που θα αφορούν στην εξέλιξη και την ιστορία της εταιρείας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ, ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι ισολογισμοί των τελευταίων 8 ετών από το (2010 – 2018 ) που δείχνουν την κατάσταση του ομίλου και τέλος κάποιοι βασικοί αριθμοδείκτες καθώς και τα συμπεράσματα που πηγάζουν από αυτούς.

### 7.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ( 2010 -2018 )

#### 7.1.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2010



**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ**  
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2010 και 2009

		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1.01-31.12.2010	1.01-31.12.2009	1.01.-31.12.2010	1.01-31.12.2009
Πωλήσεις	5.1	271.521	302.478		
Κόστος πωληθέντων	5.2	-247.597	-248.183		
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>23.924</b>	<b>56.295</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Έξοδα διάκρισης	5.2	-26.194	-26.492	-1.903	-1.615
Έξοδα διάθεσης	5.2	-28.152	-30.154		
Λοπά έσοδα ακιμάλλευσης	5.3	946	1.015		126
Λοπά έσοδα ακιμάλλευσης					
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>-29.476</b>	<b>664</b>	<b>-1.903</b>	<b>-1.488</b>
Λοπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	5.4	-1.624	-6.233	-4.233	-21.019
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.5	-14.033	-16.098	-9	-26
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.6	733	1.321	359	659
Έσοδα από μερίσματα	5.7			5.479	45.292
Κέρδη / (ζημιές) από συγγενείς επιχειρήσεις ενοποιούμενες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης					
Κέρδη / (ζημιές) από κοινοπραξίες					
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων			-3.534		
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>-44.400</b>	<b>-23.880</b>	<b>-308</b>	<b>23.419</b>
Φόρος εισοδήματος	5.8	-4.026	-3.569	-1.953	-2.987
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-48.326</b>	<b>-27.449</b>	<b>-2.261</b>	<b>20.431</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		-49.326	-27.449	-2.261	20.431
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		0	0	0	0
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	5.9	-0,3055	-0,1938	-0,0140	0,1443
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)		0	0	0	0
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-48.326</b>	<b>-27.449</b>	<b>-2.261</b>	<b>20.431</b>
<b>Λοπά συνολικά εισοδήματα:</b>					
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		5.628	-5.327	-68.210	-2.998
- αναδιανομή στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου	5.4	2.363	10.821	-4.787	4.887
Συναλλαγματικές διαφορές μετατροπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του εξωτερικού			85		
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης					15.873
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις					-81.005
<b>Λοπά συνολικά εισοδήματα περιόδου προ φόρων</b>		<b>7.991</b>	<b>5.579</b>	<b>-72.997</b>	<b>-63.243</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων					
<b>Λοπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>7.991</b>	<b>5.579</b>	<b>-72.997</b>	<b>-63.243</b>
<b>Συγκρισιμότητα συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>-41.335</b>	<b>-21.870</b>	<b>-75.258</b>	<b>-42.812</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-41.335	-21.870	-75.258	-42.812
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		0	0	0	0

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 38 έως 113 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 11 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2010 και 2009

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2010	31/12/2009	31/12/2010	31/12/2009
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενοίκια Πάγια	5.10	738.240	738.055	210	272
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	5.11	1.357	1.595	96	122
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.12			441.987	508.671
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.13	2.392			
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	5.14	3.355	2.071	1.284	1.284
Αναβαλλόμενες φορολογικές απατήσεις	5.15		288		
<b>Σύνολο</b>		<b>746.344</b>	<b>742.009</b>	<b>443.678</b>	<b>810.349</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	5.16	11.381	4.874		
Πλάτες και λοιπές εμπορικές απατήσεις	5.17	55.011	57.438	35	18
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	5.18	16.597	25.301	5.697	538
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.13	2.757		588	
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.19	26.491	16.870	4.095	7.391
<b>Σύνολο</b>		<b>112.237</b>	<b>104.483</b>	<b>10.396</b>	<b>7.947</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προαρξίζεμα προς πώληση	5.20	682	81.500		
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>858.263</b>	<b>927.992</b>	<b>453.963</b>	<b>518.296</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	5.21	134.812	117.539	134.812	117.539
Υπόλοιπο άρτια	5.21	290.614	266.560	290.614	266.560
Αποθεματικά εύλογης αξίας	5.21	4.561	-3.430	-7.428	65.569
Λοιπά αποθεματικά	5.21	111.170	87.288	23.652	3.221
Απουλίματα εις νόον		-70.118	3.004	7.689	30.381
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>471.041</b>	<b>471.049</b>	<b>449.339</b>	<b>483.270</b>
Διακείμενα Μεσογής					
<b>Σύνολο Ίδων Κεφαλαίων</b>		<b>471.041</b>	<b>471.049</b>	<b>449.339</b>	<b>483.270</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.22	288	288	271	271
Υποχρεώσεις προχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.23	2.352	1.881	119	104
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	295.032	328.491		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού			1.113		
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	5.25	1.038	589	128	128
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.26	300			
<b>Σύνολο</b>		<b>299.008</b>	<b>332.362</b>	<b>518</b>	<b>503</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.27	24.453	23.857	51	26.800
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	5.28	155	143	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	41.043	35.025		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία			5.431		3.725
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.29	20.633	18.023	4.035	3.978
<b>Σύνολο</b>		<b>86.284</b>	<b>83.379</b>	<b>4.106</b>	<b>34.523</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προαρξίζεμα προς πώληση	5.30	1.930	41.202		
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>387.222</b>	<b>456.943</b>	<b>4.624</b>	<b>35.028</b>
<b>Σύνολο Ίδων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>858.263</b>	<b>927.992</b>	<b>453.963</b>	<b>518.296</b>

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 38 έως 113 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 12 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))



## 7.1.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2011

		<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2011 και 2010			
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2011</b>	<b>1.01-31.12.2010</b>	<b>1.01-31.12.2011</b>	<b>1.01.-31.12.2010</b>
Πωλήσεις	6.1	246.790	271.521		
Κόστος πωληθέντων	6.2	-236.696	-247.597		
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>10.094</b>	<b>23.924</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Έξοδα διοίκησης	6.2	-25.402	-26.194	-1.396	-1.903
Έξοδα διάθεσης	6.2	-24.500	-28.152		
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	6.3	4.090	946	52	
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	6.4	-477			
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>-36.195</b>	<b>-29.476</b>	<b>-1.344</b>	<b>-1.903</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	6.5	-41.827			
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	6.6	-166	-1.624	-66.604	-4.233
Χρηματοοικονομικά έσοδα	6.7	-12.733	-14.033	-9	-9
Χρηματοοικονομικά έσοδα	6.8	303	733	96	359
Έσοδα από μερίσματα					5.479
Κέρδη / (ζημιές) από συγγενείς επιχειρήσεις ενσωματωμένες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης					
Κέρδη / (ζημιές) από κοινοπραξίες					
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων	6.9	3.928			
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>-86.690</b>	<b>-44.400</b>	<b>-67.861</b>	<b>-308</b>
Φόρος εισοδήματος	6.10	187	-4.926	271	-1.953
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-86.503</b>	<b>-49.326</b>	<b>-67.590</b>	<b>-2.261</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		-86.503	-49.326	-67.590	-2.261
Μη ελέγχουσες συμμετοχές					
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	6.11	-0,4553	-0,3055	-0,3557	-0,0140
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)					
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-86.503</b>	<b>-49.326</b>	<b>-67.590</b>	<b>-2.261</b>
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα:</b>					
Ανταπόδοση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου	6.6	-1.986	5.628		
- αναταξινόμηση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου			2.363		
Συναλλαγματικές διαφορές μετατροπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του εξωτερικού					
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης	6.14			-21.470	-4.787
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις	6.14			-24.613	-68.210
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου προ φόρων</b>		<b>-1.986</b>	<b>7.991</b>	<b>-46.083</b>	<b>-72.997</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων					
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>-1.986</b>	<b>7.991</b>	<b>-46.083</b>	<b>-72.997</b>
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>-88.489</b>	<b>-41.335</b>	<b>-113.673</b>	<b>-75.258</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-88.489	-41.335	-113.673	-75.258
Μη ελέγχουσες συμμετοχές					

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 41 έως 110 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 13 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2011 και 2010

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2011	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2010
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενοίκια Πόγια	6.12	712.925	738.240	149	210
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	6.13	1.151	1.357	71	96
Επενδύσεις σε θυγατρικές	6.14			363.198	441.987
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού			2.392		
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	6.15	3.398	3.355	203	1.284
Αναβαλλόμενες φορολογικές απατήσεις					
<b>Σύνολο</b>		<b>717.474</b>	<b>745.344</b>	<b>363.621</b>	<b>443.578</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	6.16	8.129	11.381		
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απατήσεις	6.17	50.963	55.011	30	35
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	6.18	9.962	16.597	3.172	5.697
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού			2.757		588
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	6.19	8.303	26.491	136	4.066
<b>Σύνολο</b>		<b>77.357</b>	<b>112.237</b>	<b>3.338</b>	<b>10.386</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση			682		
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>794.831</b>	<b>858.263</b>	<b>366.958</b>	<b>453.963</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	6.20	57.498	134.812	57.498	134.812
Υπέρ το άρτο	6.20	290.011	290.614	290.011	290.614
Αποθεματικά εύλογης αξίας	6.20	2.575	4.561	-53.510	-7.428
Λοιπά αποθεματικά	6.20	212.750	111.170	125.232	23.652
Αποπλάσματα εις νέον		-156.619	-70.116	-59.901	7.689
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>406.215</b>	<b>471.041</b>	<b>359.329</b>	<b>449.339</b>
Δικαιώματα Μετοχηρίας					
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων</b>		<b>406.215</b>	<b>471.041</b>	<b>359.329</b>	<b>449.339</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	6.21	15	286		271
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	6.22	1.474	2.352	145	119
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	6.23	2	295.032		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού					
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	6.24	1.757	1.038	128	128
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις			300		
<b>Σύνολο</b>		<b>3.248</b>	<b>299.008</b>	<b>273</b>	<b>518</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	6.25	17.303	24.453	43	51
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	6.26	147	155	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	6.23	346.322	41.043		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία					
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	6.27	21.596	20.633	7.293	4.035
<b>Σύνολο</b>		<b>385.368</b>	<b>86.284</b>	<b>7.356</b>	<b>4.105</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση			1.930		
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>388.616</b>	<b>387.222</b>	<b>7.629</b>	<b>4.624</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>794.831</b>	<b>858.263</b>	<b>366.958</b>	<b>453.963</b>

Πίνακας 14 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

## 7.1.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2012

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2012 και 2011					
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2012</b>	<b>1.01-31.12.2011</b>	<b>1.01-31.12.2012</b>	<b>1.01-31.12.2011</b>
Πωλήσεις	6.1	296.002	246.790		
Κόστος πωληθέντων	6.2	-233.021	-236.696		
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>22.981</b>	<b>10.094</b>		
Έξοδα διοίκησης	6.2	-20.175	-25.402	-1.233	-1.396
Έξοδα διάθεσης	6.2	-22.369	-24.500		
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	6.3	2.541	4.090	32	52
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης			-477		
<b>Κέρδη / (ζημιές) πρό φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>-17.022</b>	<b>-36.195</b>	<b>-1.201</b>	<b>-1.344</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	6.4	-20.359	-41.827		
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	6.5	1.871	-166	-19	-66.604
Χρηματοοικονομικά έξοδα	6.6	-11.370	-12.733	-936	-9
Χρηματοοικονομικά έσοδα	6.7	89	303		96
Έσοδα από μερίσματα	5.1			1.325	
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων	6.8	-6.396	3.928		
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>-53.187</b>	<b>-86.690</b>	<b>-831</b>	<b>-67.861</b>
Φόρος εισοδήματος	6.9	-82	187		271
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-53.269</b>	<b>-86.503</b>	<b>-831</b>	<b>-67.590</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		-53.269	-86.503	-831	-67.590
Μη ελέγχουσες συμμετοχές					
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	6.10	-0,2779	-0,4553	-0,0043	-0,3557
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)					
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>-53.269</b>	<b>-86.503</b>	<b>-831</b>	<b>-67.590</b>
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα:</b>					
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου	6.5	-2.575	-1.986		
- αναζητούμενα στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου					
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης	6.19			19	-21.470
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις	6.19			-2.242	-24.613
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου πρό φόρων</b>		<b>-2.575</b>	<b>-1.986</b>	<b>-2.223</b>	<b>-46.083</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λογίων συνολικών εσόδων					
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>-2.575</b>	<b>-1.986</b>	<b>-2.223</b>	<b>-46.083</b>
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>-55.844</b>	<b>-88.489</b>	<b>-3.054</b>	<b>-113.673</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-55.844	-88.489	-3.054	-113.673
Μη ελέγχουσες συμμετοχές					

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 53 έως 119 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 15 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2012 και 2011

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενσώματα Πάγια	6.11	706.730	712.925	93	149
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	6.12	990	1.151	46	71
Επενδύσεις σε θυγατρικές	6.13			368.270	363.198
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού					
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	6.14	1.235	3.398	202	203
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις					
<b>Σύνολο</b>		<b>708.955</b>	<b>717.474</b>	<b>368.611</b>	<b>363.621</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	6.15	5.406	8.129		
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	6.16	44.040	50.963	30	30
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	6.17	8.815	9.962	910	3.172
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού					
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	6.18	16.001	8.303	323	136
<b>Σύνολο</b>		<b>74.262</b>	<b>77.357</b>	<b>1.263</b>	<b>3.338</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση					
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>783.217</b>	<b>794.831</b>	<b>369.874</b>	<b>366.958</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	6.19	57.498	57.498	57.498	57.498
Υπέρ το έργο	6.19	290.011	290.011	290.011	290.011
Αποθεματικά εύλογης αξίας	6.19		2.575	-55.733	-53.510
Λοιπά αποθεματικά	6.19	152.848	212.750	65.330	125.232
Αποπλάσματα εις ντόν		-149.986	-156.619	-831	-59.901
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>350.371</b>	<b>406.215</b>	<b>356.275</b>	<b>359.329</b>
Δικαιώματα Μειοψηφίας					
<b>Σύνολο Ίσων Κεφαλαίων</b>		<b>350.371</b>	<b>406.215</b>	<b>356.275</b>	<b>359.329</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	6.20	15	15		
Υποχρεώσεις παραχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	6.21	1.038	1.474	149	145
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις			2		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού					
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	6.22	1.065	1.757	128	128
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	6.23	49.835		13.000	
<b>Σύνολο</b>		<b>51.953</b>	<b>3.248</b>	<b>13.277</b>	<b>273</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	6.24	25.992	17.303	64	43
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	6.25	143	147	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	6.26	341.350	346.322		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία					
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	6.27	13.408	21.596	238	7.293
<b>Σύνολο</b>		<b>380.893</b>	<b>385.368</b>	<b>322</b>	<b>7.356</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση					
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>432.846</b>	<b>388.616</b>	<b>13.599</b>	<b>7.629</b>
<b>Σύνολο Ίσων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>783.217</b>	<b>794.831</b>	<b>369.874</b>	<b>366.958</b>

Πίνακας 16 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

## 7.1.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2013 – 2014

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2014 και 2013					
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2014</b>	<b>1.01-31.12.2013</b>	<b>1.01-31.12.2014</b>	<b>1.01-31.12.2013</b>
Πωλήσεις	7.1	268.660	260.160	-	-
Κόστος πωληθέντων	7.2	-214.059	-219.055	-	-
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>52.601</b>	<b>41.105</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Έξοδα διαίκησης	7.2	-17.233	-18.299	-871	-1.325
Έξοδα διάθεσης	7.2	-18.622	-22.656	-	-
Λοπά έσοδα εκμετάλλευσης	7.3	1.627	1.881	69	-
Λοπά έξοδα εκμετάλλευσης		-	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>18.373</b>	<b>2.031</b>	<b>-802</b>	<b>-1.325</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	7.4	-	-	-7.012	-18.396
Λοπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	7.5	-2.396	1.653	-1	-
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.6	-15.940	-14.095	-3	-5
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.7	390	315	31	7
Έσοδα από μερίσματα		-	-	1.995	-
Κέρδη / (ζημιές) από πωλησιές πάγων περιουσιακών στοιχείων	7.8	4.008	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>4.435</b>	<b>-10.096</b>	<b>-5.792</b>	<b>-19.718</b>
Φόρος εισοδήματος	7.9	-165	-35	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>4.270</b>	<b>-10.132</b>	<b>-5.792</b>	<b>-19.718</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		4.270	-10.132	-5.792	-19.718
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	7.10	0,0223	-0,0529	-0,0302	-0,1029
Μοιρασμένα κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)	7.10	-0,3670	-0,0529	-0,4192	-0,1029
Προβλεπόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)		-	-	-	-
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>4.270</b>	<b>-10.132</b>	<b>-5.792</b>	<b>-19.718</b>
<b>Λοπά συνολικά έσοδα:</b>					
<b>Ποσά που δεν αναταξινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Επανεκτίμηση υποχρεώσεων παροχών προσωπικού		-349	-186	-4	89
<b>Ποσά που αναταξινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		-4.402	-	-	-
- αναταξινόμηση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου		-	-	-	-
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης		-	-	-	-
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις	7.19	-	-	10.849	147.113
<b>Λοπά συνολικά εισοδήματα περιόδου προ φόρων</b>		<b>-4.751</b>	<b>-186</b>	<b>10.845</b>	<b>147.202</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων		-	-	-	-
<b>Λοπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>-4.751</b>	<b>-186</b>	<b>10.845</b>	<b>147.202</b>
<b>Συγκριτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>-481</b>	<b>-10.318</b>	<b>5.053</b>	<b>127.484</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-481	-10.318	5.053	127.484
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-

Πίνακας 17 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2014 και 2013

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενοίκια Πάγια	7.11	581.011	629.228	24	42
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	7.12	727	812	11	21
Επενδύσεις σε θυγατρικές	7.13	-	-	496.505	495.488
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	7.14	1.213	1.152	202	202
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις		-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>582.951</b>	<b>631.192</b>	<b>496.742</b>	<b>495.753</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	7.15	3.481	4.501	-	-
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	7.16	48.785	42.595	673	1
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	7.17	16.000	15.580	2.148	740
Τομιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.18	23.937	24.886	3.092	662
<b>Σύνολο</b>		<b>92.203</b>	<b>87.562</b>	<b>5.913</b>	<b>1.403</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>675.154</b>	<b>718.754</b>	<b>502.655</b>	<b>497.156</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	7.19	57.498	57.498	57.498	57.498
Υπέρ το όριο	7.19	290.256	290.011	290.256	290.011
Αποθεματικά εύλογης αξίας	7.19	-4.402	-	102.229	91.380
Λοιπά αποθεματικά	7.19	131.598	152.848	44.080	65.330
Αποκλίματα εις ντόν		-135.133	-160.304	-5.006	-20.460
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>339.817</b>	<b>340.053</b>	<b>489.057</b>	<b>483.759</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων</b>		<b>339.817</b>	<b>340.053</b>	<b>489.057</b>	<b>483.759</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	7.20	15	15	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.21	1.664	1.342	43	37
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.26	270.801	68.448	-	-
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού		-	-	-	-
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	7.22	1.342	806	264	128
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.23	13.000	13.000	13.000	13.000
<b>Σύνολο</b>		<b>286.822</b>	<b>83.611</b>	<b>13.307</b>	<b>13.165</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	7.24	19.571	24.274	27	38
Φόροι εισοδήματος πληρωτέα	7.25	143	143	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.26	11.360	221.492	-	-
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	7.27	4.324	-	-	-
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.28	12.517	49.181	244	174
<b>Σύνολο</b>		<b>48.515</b>	<b>295.090</b>	<b>291</b>	<b>232</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>335.337</b>	<b>378.701</b>	<b>13.598</b>	<b>13.397</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>675.154</b>	<b>718.754</b>	<b>502.655</b>	<b>497.156</b>

Πίνακας 18 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))



## 7.1.5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2015

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2015 και 2014					
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2015</b>	<b>1.01-31.12.2014</b>	<b>1.01-31.12.2015</b>	<b>1.01-31.12.2014</b>
Πωλήσεις	7.1	277.625	266.660	-	-
Κόστος πωληθέντων	7.2	-183.502	-214.059	-	-
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>94.123</b>	<b>52.601</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Έξοδα διαίτησης	7.2	-18.581	-17.233	-997	-871
Έξοδα διάθεσης	7.2	-20.049	-18.622	-1	-
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	7.3	1.277	1.627	-	69
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης		-	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) πρό φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>56.770</b>	<b>18.373</b>	<b>-998</b>	<b>-802</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	7.4	-	-	-7	-7.012
Κέρδη από αναστροφή απομείωσης στοιχείων ενεργητικού	7.5	3.049	-	-	-
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	7.6	-5.432	-2.396	-	-1
Χρηματοοικονομικά έξοδα	7.7	-21.202	-15.940	-4	-3
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.8	214	390	15	31
Έσοδα από μερίσματα		-	-	2.348	1.995
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων		-	4.008	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>33.399</b>	<b>4.435</b>	<b>1.354</b>	<b>-5.792</b>
Φόρος εισοδήματος	7.9	-217	-165	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>33.182</b>	<b>4.270</b>	<b>1.354</b>	<b>-5.792</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		33.182	4.270	1.354	-5.792
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	7.10	0,1731	0,0223	0,0071	-0,0302
Μοιωμένα κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)	7.10	-0,2188	-0,3670	-0,3234	-0,4192
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)		-	-	-	-
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>33.182</b>	<b>4.270</b>	<b>1.354</b>	<b>-5.792</b>
<b>Λοιπά συνολικά έσοδα:</b>					
<b>Ποσά που δεν αναζηνομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Επανεκτίμηση υποχρεώσεων παραχών προσιμικού		-100	-349	-1	-4
<b>Ποσά που αναζηνομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Αναπόθεση ταμειακών ραών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		5.061	-4.402	-	-
- αναπόθεση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου		-1.732	-	-	-
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης		-	-	-	-
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδυασμένες επιχειρήσεις	7.19	-	-	41.591	10.849
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου πρό φόρων</b>		<b>3.229</b>	<b>-4.751</b>	<b>41.590</b>	<b>10.845</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων		-	-	-	-
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>3.229</b>	<b>-4.751</b>	<b>41.590</b>	<b>10.845</b>
<b>Συγκρισιμικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>36.411</b>	<b>-481</b>	<b>42.944</b>	<b>5.053</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		36.411	-481	42.944	5.053
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-

Πίνακας 19 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2015 και 2014

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενδύματα Πάγια	7.11	565.516	581.011	8	24
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	7.12	2.026	727	5	11
Επενδύσεις σε θυγατρικές	7.13	-	-	540.789	496.505
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	7.14	1.293	1.213	209	202
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις		-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>568.835</b>	<b>582.951</b>	<b>541.011</b>	<b>496.742</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	7.15	2.882	3.481	-	-
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	7.16	41.990	48.785	467	673
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	7.17	23.385	16.000	3.834	2.148
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.18	71.555	23.937	13	3.092
<b>Σύνολο</b>		<b>139.812</b>	<b>92.203</b>	<b>4.314</b>	<b>5.913</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προαριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>708.647</b>	<b>675.154</b>	<b>545.325</b>	<b>502.655</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	7.19	57.498	57.498	57.498	57.498
Υπέρ το όριο	7.19	290.256	290.256	290.256	290.256
Αποθεματικά εύλογης αξίας	7.19	-1.073	-4.402	143.820	102.229
Λοιπά αποθεματικά	7.19	116.558	131.598	29.040	44.080
Αποκλίματα εις νέον		-87.011	-135.133	11.387	-5.006
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>376.228</b>	<b>339.817</b>	<b>532.001</b>	<b>489.057</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων</b>		<b>376.228</b>	<b>339.817</b>	<b>532.001</b>	<b>489.057</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	7.20	15	15	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εφόδου από την υπηρεσία	7.21	1.738	1.664	45	43
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.26	243.727	270.801	-	-
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού		-	-	-	-
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	7.22	1.218	1.342	-	264
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.23	13.000	13.000	13.000	13.000
<b>Σύνολο</b>		<b>259.698</b>	<b>286.822</b>	<b>13.045</b>	<b>13.307</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	7.24	15.621	19.571	78	27
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	7.25	256	143	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.26	41.529	11.360	-	-
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	7.27	1.342	4.924	-	-
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.28	13.975	12.517	183	244
<b>Σύνολο</b>		<b>72.723</b>	<b>48.515</b>	<b>279</b>	<b>291</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προαριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>332.419</b>	<b>335.337</b>	<b>13.324</b>	<b>13.598</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>708.647</b>	<b>675.154</b>	<b>545.325</b>	<b>502.655</b>

Οι συνοδευτικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 20 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

## 7.1.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2016

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΥΝΩΚΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2016 και 2015					
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2016</b>	<b>1.01-31.12.2015</b>	<b>1.01-31.12.2016</b>	<b>1.01-31.12.2015</b>
Πωλήσεις	7.1	268.614	277.825	-	-
Κόστος πωληθέντων	7.2	-187.759	-183.502	-	-
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>80.855</b>	<b>94.123</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Έξοδα διοίκησης	7.2	-18.998	-18.581	-1.039	-997
Έξοδα διάθεσης	7.2	-18.789	-20.049	-	-1
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	7.3	3.156	1.277	10	-
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης		-	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) πρό φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>46.224</b>	<b>56.770</b>	<b>-1.029</b>	<b>-998</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	7.4	-	-	-77	-7
Κέρδη από αναστροφή απομείωσης στοιχείων ενεργητικού	7.5	2.051	3.049	-	-
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	7.6	-2.593	-5.432	-	-
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.7	-22.603	-21.202	-	-4
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.8	289	214	9	15
Έσοδα από μερίσματα		-	-	-	2.348
Κέρδη / (ζημιές) από επιχειρήσεις ενσωματωμένες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης	7.9	-2.412	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων		-	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>20.956</b>	<b>33.399</b>	<b>-1.102</b>	<b>1.354</b>
Φόρος εισοδήματος	7.10	-705	-217	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>20.251</b>	<b>33.182</b>	<b>-1.102</b>	<b>1.354</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		20.251	33.182	-1.102	1.354
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	7.11	0,1057	0,1731	-0,0057	0,0071
Μειωμένα κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)	7.11	-0,3098	-0,2188	-0,4735	-0,3234
Προτενόμενο μερίσμα ανά μετοχή (σε €)		-	-	-	-
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>20.251</b>	<b>33.182</b>	<b>-1.102</b>	<b>1.354</b>
<b>Λοιπά συνολικά έσοδα:</b>					
<b>Ποσά που δεν αναπαζηννοούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Επανεκτίμηση υποχρεώσεων παροχών προσωπικού		-17	-100	-	-1
<b>Ποσά που αναπαζηννοούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Ανταπόδοση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		3.882	5.061	-	-
- αναπαζηννοηση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου		1.245	-1.732	-	-
Απομίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης		-	-	-	-
Απομίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις	7.14	-	-	-21.946	41.591
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου πρό φόρων</b>		<b>5.110</b>	<b>3.229</b>	<b>-21.946</b>	<b>41.590</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων		-	-	-	-
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>5.110</b>	<b>3.229</b>	<b>-21.946</b>	<b>41.590</b>
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>25.361</b>	<b>36.411</b>	<b>-23.048</b>	<b>42.944</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		25.361	36.411	-23.048	42.944
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-

Πίνακας 21 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))



**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2016 και 2015

Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ		
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015	
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενσώματα Πάγια	7.12	547.908	565.516	7	8
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	7.13	1.954	2.026	2	5
Επενδύσεις σε θυγατρικές	7.14	-	-	507.814	540.789
Επενδύσεις σε συγγενείς και κοινοπραξίες	7.15	-	-	-	-
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	7.16	8.239	1.293	58	209
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις		-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>558.101</b>	<b>568.835</b>	<b>507.881</b>	<b>541.011</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	7.17	3.542	2.882	-	-
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	7.18	41.862	41.990	59	467
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	7.19	33.434	23.385	32	3.834
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	7.20	5.877	-	-	-
Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.21	51.220	71.555	1.225	13
<b>Σύνολο</b>		<b>135.935</b>	<b>139.812</b>	<b>1.316</b>	<b>4.314</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>694.036</b>	<b>708.647</b>	<b>509.197</b>	<b>545.325</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	7.22	57.498	57.498	57.498	57.498
Υπέρ το άρτο	7.22	290.256	290.256	290.256	290.256
Αποθεματικό εύλογης αξίας	7.22	4.054	-1.073	121.874	143.820
Λοιπά αποθεματικά	7.22	116.558	116.558	29.040	29.040
Αποκλάσματα εις ντόν		-66.777	-87.011	10.285	11.387
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>401.589</b>	<b>376.228</b>	<b>508.953</b>	<b>532.001</b>
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>		<b>401.589</b>	<b>376.228</b>	<b>508.953</b>	<b>532.001</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	7.23	44	15	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.24	2.168	1.736	55	45
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.28	229.806	243.727	-	-
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού		-	-	-	-
Μακροπρόθεσμες Προβλήματα	7.25	1.218	1.218	-	-
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις		-	13.000	-	13.000
<b>Σύνολο</b>		<b>233.236</b>	<b>259.696</b>	<b>55</b>	<b>13.045</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	7.26	18.057	15.621	20	76
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	7.27	503	256	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.28	25.637	41.529	-	-
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία		-	1.342	-	-
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.29	15.014	13.975	149	183
<b>Σύνολο</b>		<b>59.211</b>	<b>72.723</b>	<b>189</b>	<b>279</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>292.447</b>	<b>332.419</b>	<b>244</b>	<b>13.324</b>
<b>Σύνολο Ίδων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>694.036</b>	<b>708.647</b>	<b>509.197</b>	<b>545.325</b>

Οι συνοδευτικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

**Πίνακας 22: Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))**

## 7.1.7 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2017

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2017 και 2016					
		<b>ΟΜΙΛΟΣ</b>		<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	
		<b>1.01-31.12.2017</b>	<b>1.01-31.12.2016</b>	<b>1.01-31.12.2017</b>	<b>1.01-31.12.2016</b>
Πωλήσεις	7.1	271.541	268.614	-	-
Κόστος πωληθέντων	7.2	-211.515	-187.789	-	-
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>60.026</b>	<b>80.825</b>	-	-
Έξοδα διακίνησης	7.2	-20.744	-18.998	-1.290	-1.030
Έξοδα διάθεσης	7.2	-18.681	-18.789	-	-
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	7.3	5.014	3.156	-	10
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης		-	-	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>25.615</b>	<b>46.224</b>	<b>-1.290</b>	<b>-1.029</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	7.4	-	-	-	-77
Κέρδη από αναστροφή απομείωσης στοιχείων ενεργητικού	7.5	2.797	2.051	-	-
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	7.6	-1.169	-2.593	-1	-
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.7	-18.240	-22.603	-5	-4
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.8	71	289	3	9
Έσοδα από μερίσματα		-	-	3.110	-
Κέρδη / (ζημιές) από επηρεάσεις ενοπαιούμενης με τη μέθοδο της καθαρής θέσης	7.9	-7.520	-2.412	-	-
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων		-	-	-	-
<b>Κέρδη (ζημιές) προ φόρων</b>		<b>1.554</b>	<b>20.596</b>	<b>1.817</b>	<b>-1.102</b>
Φόρος εισοδήματος	7.10	-307	-705	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>1.247</b>	<b>20.251</b>	<b>1.817</b>	<b>-1.102</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		1.247	20.251	1.817	-1.102
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βάση (σε €)	7.11	0,0065	0,1057	0,0095	-0,0057
Μειωμένα κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)	7.11	-0,0007	-0,3098	-0,0769	-0,4735
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)		-	-	-	-
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>1.247</b>	<b>20.251</b>	<b>1.817</b>	<b>-1.102</b>
<b>Λοιπά συνολικά έσοδα:</b>					
Ποσά που δεν αναγνωρίζονται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων					
Επανεκτίμηση υποχρεώσεων Παροχών προσωπικού		-125	-17	-2	-
<b>Ποσά που αναγνωρίζονται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Αντιτάξιμη ταμειακών ραών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		1.156	3.882	-	-
- αναζήνωση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου		-952	1.245	-	-
Απαίτηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης		-	-	-	-
Απαίτηση στην εύλογη αξία για συνδυασμένες επιχειρήσεις	7.14	-	-	378	-21.946
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου προ φόρων</b>		<b>79</b>	<b>5.110</b>	<b>374</b>	<b>-21.946</b>
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων		-	-	-	-
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>79</b>	<b>5.110</b>	<b>374</b>	<b>-21.946</b>
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>1.326</b>	<b>25.361</b>	<b>2.191</b>	<b>-23.048</b>
<b>Κατανομημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		1.326	25.361	2.191	-23.048
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		-	-	-	-

Πίνακας 23 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2017 και 2016

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Ενοίκια Πάγια	7.12	527.073	547.908	6	7
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	7.13	1.929	1.954	1	2
Επενδύσεις σε θυγατρικές	7.14	-	-	508.193	507.814
Επενδύσεις σε συγγενείς και κοινοπραξίες	7.15	-	-	-	-
Επενδυτικό Χαρτοφυλάκιο	7.16	5.000	-	-	-
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	7.17	8.564	8.239	8	58
Αναβαλλόμενες φορολογικές απατήσεις	7.18	296	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>542.862</b>	<b>558.101</b>	<b>508.208</b>	<b>507.881</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>					
Αποθέματα	7.19	3.306	3.542	-	-
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απατήσεις	7.20	47.278	41.862	2	59
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	7.21	37.374	33.434	1.146	32
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	7.22	4.433	5.877	-	-
Ταμειακό διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.23	44.099	51.220	2.182	1.225
<b>Σύνολο</b>		<b>136.490</b>	<b>135.935</b>	<b>3.330</b>	<b>1.316</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>679.352</b>	<b>694.036</b>	<b>511.538</b>	<b>509.197</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>					
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>					
Μετοχικό κεφάλαιο	7.24	57.498	57.498	57.498	57.498
Υπέρ το όριο	7.24	290.256	290.256	290.256	290.256
Αποθεματικά εύλογης αξίας	7.24	4.258	4.054	122.250	121.874
Λοιπά αποθεματικά	7.24	119.347	116.558	29.040	29.040
Αποτελέσματα εις νέον		-68.444	-66.777	12.100	10.285
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>402.915</b>	<b>401.589</b>	<b>511.144</b>	<b>508.953</b>
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>		<b>402.915</b>	<b>401.589</b>	<b>511.144</b>	<b>508.953</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	7.18	-	44	-	-
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.25	2.425	2.168	59	55
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.29	214.430	229.806	-	-
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού		-	-	-	-
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	7.26	1.218	1.218	-	-
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις		-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>218.073</b>	<b>233.236</b>	<b>59</b>	<b>55</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	7.27	20.298	18.057	129	20
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	7.28	769	503	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.29	24.303	25.637	-	-
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία		-	-	-	-
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.30	12.094	15.014	186	149
<b>Σύνολο</b>		<b>58.364</b>	<b>59.211</b>	<b>335</b>	<b>189</b>
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση		-	-	-	-
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>276.437</b>	<b>292.447</b>	<b>394</b>	<b>244</b>
<b>Σύνολο Ίδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>679.352</b>	<b>694.036</b>	<b>511.538</b>	<b>509.197</b>

Οι συνοδευτικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 24 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

## 7.1.8 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2018

<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</b>					
Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2018 και 2017					
		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1.01-31.12.2018	1.01-31.12.2017*	1.01-31.12.2018	1.01-31.12.2017*
Πωλήσεις	7.1	365.401	271.541	-	-
Κόστος πωληθέντων	7.2	-290.835	-211.515	-	-
<b>Μικτό Κέρδος</b>		<b>74.566</b>	<b>60.026</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Έξοδα διαίκησης	7.2	-33.504	-20.744	-1.266	-1.290
Έξοδα διάθεσης	7.2	-25.089	-18.681	-	-
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	7.3	1.716	5.014	-	-
<b>Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>17.689</b>	<b>25.615</b>	<b>-1.266</b>	<b>-1.290</b>
Απομείωση στοιχείων ενεργητικού	7.4	-909	-	-	-
Κέρδη από αναστροφή απομείωσης στοιχείων ενεργητικού		-	2.797	-	-
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	7.5	11.008	-1.169	-1	-1
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.6	-26.551	-18.240	-472	-5
Χρηματοοικονομικά έσοδα	7.7	219	71	-	3
Έσοδα από μερίσματα		-	-	3.110	3.110
Κέρδη / (ζημιές) από επιχειρήσεις ενοικιοούμενες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης	7.8	427	-7.520	-	-
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων	7.9	15.804	-	-	-
<b>Κέρδη προ φόρων</b>		<b>17.687</b>	<b>1.554</b>	<b>1.371</b>	<b>1.817</b>
Φόρος εισοδήματος	7.10	-415	-307	-	-
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>17.272</b>	<b>1.247</b>	<b>1.371</b>	<b>1.817</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Μετόχους της μητρικής		17.110	1.247	1.371	1.817
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		162	-	-	-
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	7.11	0,0845	0,0065	0,0068	0,0095
Μειωμένα κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)		-	-0,0007	-	-0,0769
<b>Λειτουργικά Αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοοικονομικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικές αποσβέσεις (EBITDA)</b>					
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		17.689	25.615	-1.266	-1.290
Πλύν: Αποσβέσεις		39.312	33.934	2	2
<b>Σύνολο</b>		<b>57.001</b>	<b>59.549</b>	<b>-1.264</b>	<b>-1.288</b>
<b>Λοιπά συνολικά έσοδα:</b>					
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους		17.272	1.247	1.371	1.817
<b>Ποσά που δεν αναπαζινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Επανεκτίμηση υποχρεώσεων παροχών προσωπικού		-103	-125	-10	-2
<b>Ποσά που αναπαζινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων</b>					
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		-11.136	1.156	-	-
- αναζινομηση στα κέρδη ή στις ζημιές περιόδου		-4.871	-952	-	-
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις	7.15	-	-	17.690	376
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου προ φόρων</b>		<b>-16.110</b>	<b>79</b>	<b>17.680</b>	<b>374</b>
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους</b>		<b>-16.110</b>	<b>79</b>	<b>17.680</b>	<b>374</b>
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων</b>		<b>1.162</b>	<b>1.326</b>	<b>19.051</b>	<b>2.191</b>
<b>Κατανεμημένα σε:</b>					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		1.012	1.326	19.051	2.191
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		150	-	-	-

Πίνακας 25 : Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))



**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ**  
Της 31ης Δεκεμβρίου 2018 και 2017

Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ			ΕΤΑΙΡΕΙΑ		
	31/12/2018	31/12/2017 *	31/12/2016 *	31/12/2018	31/12/2017	
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>						
Ενσώματα Πάγια	7.12	690.355	533.713	558.840	5	6
Υπερβία επεξεργασίας	7.13	10.778	-	-	-	-
Άλλα περιουσιακά στοιχεία	7.14	8.607	1.929	1.954	1	1
Επενδύσεις σε θυγατρικές	7.15	-	-	-	579.194	508.193
Επενδύσεις σε συγγενείς και κοινοπραξίες	7.16	4.684	-	-	-	-
Επενδυτικό Χαρτοφυλάκιο	-	-	5.000	-	-	-
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	7.17	2.654	8.564	8.239	7	8
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	7.18	138	296	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>717.216</b>	<b>549.502</b>	<b>569.033</b>	<b>579.207</b>	<b>508.208</b>
<b>Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού</b>						
Αποθέματα	7.19	4.514	3.306	3.542	-	-
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	7.20	48.360	47.278	41.862	1	2
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	7.21	31.902	30.734	22.502	2.812	1.146
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	7.22	2.738	4.433	5.877	-	-
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.23	59.424	44.099	51.220	39	2.182
<b>Σύνολο</b>		<b>146.938</b>	<b>129.850</b>	<b>125.003</b>	<b>2.853</b>	<b>3.330</b>
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>864.154</b>	<b>679.352</b>	<b>694.036</b>	<b>582.060</b>	<b>511.538</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ &amp; ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>						
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>						
Μετοχικό κεφάλαιο	7.24	64.742	57.498	57.498	64.742	57.498
Υπέρ το άρτιο	7.24	316.743	290.256	290.256	316.743	290.256
Αποθεματικά εύλογης αξίας	7.24	-11.737	4.258	4.054	139.940	122.250
Λοιπά αποθεματικά	7.24	120.550	119.347	116.558	29.131	29.040
Αποτελέσματα εις νέον	-	-81.115	-68.444	-66.777	13.370	12.100
<b>Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής</b>		<b>409.183</b>	<b>402.915</b>	<b>401.589</b>	<b>563.926</b>	<b>511.144</b>
Μη ελέγχουσες συμμετοχές	-	1.398	-	-	-	-
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων</b>		<b>410.581</b>	<b>402.915</b>	<b>401.589</b>	<b>563.926</b>	<b>511.144</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>						
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	7.18	1.435	-	44	-	-
Υποχρεώσεις παρασχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.25	3.015	2.425	2.168	69	59
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.29	274.502	214.430	229.806	17.027	-
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού	-	-	-	-	-	-
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	7.26	1.562	1.218	1.218	-	-
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	-	-	-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>		<b>280.514</b>	<b>218.073</b>	<b>233.236</b>	<b>17.096</b>	<b>59</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>						
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	7.27	39.059	20.298	18.057	243	129
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	7.28	270	769	503	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	7.29	71.583	24.303	25.637	450	-
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	-	10.732	-	-	-	-
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.30	51.415	12.994	15.014	325	186
<b>Σύνολο</b>		<b>173.059</b>	<b>58.364</b>	<b>59.211</b>	<b>1.038</b>	<b>335</b>
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>453.573</b>	<b>276.437</b>	<b>292.447</b>	<b>18.134</b>	<b>394</b>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>864.154</b>	<b>679.352</b>	<b>694.036</b>	<b>582.060</b>	<b>511.538</b>

Οι συνοδευτικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

Πίνακας 26 : Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Πηγή ([www.attica-group.com](http://www.attica-group.com))

## 7.2 ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ( ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ )

	2013	2012	2011	2010	M.O 2010-2013	Δ% (2013-2012)
Κίνηση Επιβατών	3.762.679	3.525.683	3.562.038	4.457.821	3.827.055	6,7%
Κίνηση Αυτοκινήτων	494.698	475.071	490.278	668.115	532.041	4,1%
Κίνηση Φορτηγών	258.389	254.112	243.035	267.577	255.778	1,7%
Κύκλος Εργασιών	€260.160.000,00	€256.002.000,00	€246.790.000,00	€271.521.000,00	€258.618.250,00	1,6%
EBITDA	€27.146.000,00	€9.445.000,00	(€8.470.000,00)	(€2.500.000,00)	€6.405.250,00	187,4%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€10.096.000,00)	(€53.187.000,00)	(€86.690.000,00)	(€44.400.000,00)	(€48.593.250,00)	81,0%
Κόστος Πωληθέντων	€219.055.000,00	€233.021.000,00	€236.696.000,00	€247.597.000,00	€234.092.250,00	-6,0%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€115.814.000,00	€128.585.000,00	€122.180.000,00	€119.466.000,00	€121.511.250,00	-9,9%
Δάνεια Τραπεζών	€289.940.000,00	€341.350.000,00	€346.324.000,00	€336.065.000,00	€328.419.750,00	-15,1%
Χρεωστικοί Τόκοι	€14.095.000,00	€11.370.000,00	€12.733.000,00	€14.033.000,00	€13.057.750,00	24,0%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€340.053.000,00	€350.371.000,00	€406.215.000,00	€471.041.000,00	€391.920.000,00	-2,9%
Σύνολο Παγίων	€631.192.000,00	€708.955.000,00	€717.474.000,00	€745.344.000,00	€700.741.250,00	-11,0%

Πίνακας 27 : Συγκεντρωτικά Οικονομικά Μεγέθη 2010 – 2013 ομίλου ΑΤΤΙΚΑ. Πηγή (XRTC Ferry Report 2014 GR.)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετίας
Κίνηση Επιβατών	3,359,154	3,268,148	3,543,956	3,303,324	3,762,679	3,447,452
Κίνηση Αυτοκινήτων	465,808	433,421	405,133	376,634	494,698	435,139
Κίνηση Φορτηγών	285,277	275,201	259,410	252,479	258,389	266,151
Κύκλος Εργασιών	€271,541,000.00	€268,614,000.00	€277,625,000.00	€266,660,000.00	€260,160,000.00	€268,920,000.00
EBITDA	€50,360,000.00	€70,032,000.00	€80,700,000.00	€42,349,000.00	€27,146,000.00	€54,117,400.00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€1,554,000.00	€20,956,000.00	€33,399,000.00	€4,435,000.00	(€10,096,000.00)	€10,049,600.00
Κόστος Πωληθέντων	€211,515,000.00	€187,759,000.00	€183,502,000.00	€214,059,000.00	€219,055,000.00	€203,178,000.00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€87,275,000.00	€65,368,000.00	€73,894,000.00	€113,854,000.00	€115,814,000.00	€91,241,000.00
Δάνεια Τραπεζών	€238,733,000.00	€255,443,000.00	€285,256,000.00	€282,161,000.00	€289,940,000.00	€270,306,600.00
Χρεωστικοί Τόκοι	€17,181,000.00	€22,603,000.00	€21,202,000.00	€15,940,000.00	€14,095,000.00	€18,204,200.00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€402,915,000.00	€401,589,000.00	€376,228,000.00	€339,817,000.00	€340,053,000.00	€372,120,400.00
Σύνολο Παγίων	€542,862,000.00	€558,101,000.00	€568,835,000.00	€582,951,000.00	€631,192,000.00	€576,788,200.00

Πίνακας 28 : Συγκεντρωτικά Οικονομικά Μεγέθη 2013 – 2017 ομίλου ΑΤΤΙΚΑ. Πηγή (XRTC Ferry Report 2018 GR.)

Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία παρατηρούμε πώς για το 2017 ο κύκλος εργασιών του ομίλου ανήλθε σε €271,54εκ. έναντι €268,61εκ. το 2016. Ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την Ελληνική αγορά σε ποσοστό 68,1% και από την Αδριατική σε ποσοστό 31,9% ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά στη χρήση 2016 ήταν για την Ακτοπλοία 71,4% και για την Αδριατική 28,6%. Επιπρόσθετα, τα λειτουργικά έξοδα του ομίλου αυξήθηκαν σε €211,52εκ. από €187,76εκ. στη χρήση 2016, κυρίως λόγω της αύξησης του κόστους καυσίμων κατά €22 εκ. περίπου. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα €50,36εκ. έναντι € 70,03εκ. στη χρήση 2016.

Τα κέρδη μετά από φόρους του ομίλου ανήλθαν σε €1,25εκ. έναντι κερδών €20,25εκ. στη χρήση 2016.

Συνοπτικά αναφέρονται τα σημαντικότερα γεγονότα για το 2017 : Στις 26.10.2017 ανακοινώθηκε από τον όμιλο η σύναψη συμφωνίας με τις MINOAN LINES για: την εξαγορά από τον όμιλο 37.667.504 μετοχών της HSW, έναντι ποσοστού της τάξεως του 48,53% του μετοχικού της κεφαλαίου, έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5εκ. Επίσης ανακοινώθηκε η πώληση του πλοίου SUPERFAST XII στον όμιλο Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5εκ. και τέλος, η πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 από την HSW στη Minoan Lines έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25εκ. Με την ολοκλήρωση της Εξαγοράς και της απόκτησης του 50,30% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW, ο όμιλος ATTICA κατέχει συνολικά ποσοστό 98,83% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW.

Τέλος, για το 2018 οι βασικοί παράγοντες που επηρέασαν τον κύκλο εργασιών και τα αποτελέσματα του ομίλου είναι, η κατάσταση που επικρατεί στην ελληνική Οικονομία, το φαινόμενο του ανταγωνισμού, και οι μεταβολές στις τιμές των καυσίμων. Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη την έντονη ζήτηση που υπάρχει κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ιδιαίτερα στους επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, καθώς και το γεγονός ότι η πορεία των διεθνών τιμών πετρελαίου είναι αστάθμητος παράγοντας, οποιαδήποτε πρόβλεψη για την εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων είναι επισφαλής. Η Διοίκηση του ομίλου αξιολογεί συνεχώς τους προαναφερόμενους παράγοντες και σχεδιάζει ενέργειες που θα βελτιστοποιήσουν την απόδοση του ομίλου.

### **7.3 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΜΙΛΟΥ**

Με τον όρο Χρηματοοικονομική Ανάλυση εννοούμε την άντληση των οικονομικών πληροφοριών με βάση τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της εκάστοτε επιχείρησης. Επίσης σημαίνει : σύγκριση των στοιχείων που παραθέτονται στους ισολογισμούς της ίδιας επιχείρησης με σκοπό την μελέτη της οικονομικής της κατάστασης. Ως ρόλος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης θα μπορούσε να οριστεί η διερεύνηση , η ερμηνεία και η αξιολόγηση των ετήσιων λογιστικών καταστάσεων. Απαραίτητα στοιχεία που θα πρέπει να υπάρχουν για την πραγματοποίηση των σκοπών αυτών είναι : 1) ισολογισμός , 2) κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, 3) πίνακας διάθεσης κερδών, 4) κατάσταση πηγών και χρήσεων κεφαλαίων, 5) προσάρτημα, 6) έκθεση ελεγκτών.

Με την ανάλυση μελετώνται τα εξής : α) η αποδοτικότητα της επιχείρησης η οποία υποδηλώνει την διατήρηση και την αύξηση της καθαρής θέσης της επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα αποτελεί την σχέση μεταξύ των κερδών που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μιας λογιστικής χρήσης και του κεφαλαίου που χρησιμοποιείται - αξιοποιείται για την επίτευξη αυτών των κερδών. β) η ρευστότητα της επιχείρησης δηλαδή η ικανότητά της να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της σε μια περίοδο δύσκολων οικονομικών συνθηκών. γ) η φερεγγυότητα που διαθέτει η επιχείρηση δηλαδή η δυνατότητα που έχει ώστε να ανταποκρίνεται απέναντι στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της που έχουν προέλευση κυρίως τον δανεισμό.

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών δεικτών χαρακτηρίζεται και ως ένα εργαλείο το οποίο συμβάλλει σημαντικά στην διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Τέλος στην ανάλυση για την παρούσα πτυχιακή εργασία τα στοιχεία αντλήθηκαν από τους Ισολογισμούς και τις Καταστάσεις των Αποτελεσμάτων χρήσης.

Οι δείκτες που θα προσπαθήσουμε να υπολογίσουμε και θα προσπαθήσουμε να ερμηνεύσουμε είναι οι εξής :

- ❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ : (μετρούν την αποδοτικότητα της επιχείρησης , τη δυναμικότητα των κερδών και την ικανότητα της διοίκησης)
  - ✓ Απόδοση Συνολικού Ενεργητικού (R.O.A. : Return On Assets) = Καθαρά κέρδη (προ φόρων) / Σύνολο Ενεργητικού (%) (Net Profit / Total Assets) % [ λαμβάνει υπόψη την ικανότητα του μάντζερ στον έλεγχο των δαπανών , συμβάλλοντας έτσι στο περιθώριο κέρδους και στην αποδοτική χρήση των περιουσιακών στοιχείων για να παραγάγει τις πωλήσεις. Μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης]
  - ✓ Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (R.O.E. : Return on Assets) = Καθαρά Κέρδη / Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Net Profit / Total Equity) (%) [ χρησιμοποιείται ως ένδειξη αποτελεσματικότητας δηλ. πόσο κέρδος μπορεί να παράγει μία επιχ/ση χρησιμοποιώντας τους διαθέσιμους πόρους που επενδύθηκαν από τους μετόχους (μετοχικό κεφάλαιο) και τα αποθεματικά της.]
  - ✓ Περιθώριο Μικτού Κέρδους (G.P.M.: Gross Profit Margin) = Μικτά κέρδη / Κύκλος Εργασιών (%) (Gross Profit / Turnover ) [χρησιμοποιείται ως ένδειξη αξιολόγησης αποδοτικότητας δηλ. πόσο επιτυχημένη θεωρείται όταν έχει μεγάλο ποσοστό μικτού κέρδους, που της επιτρέπει να καλύπτει τα λειτουργικά και λοιπά της έξοδα και συγχρόνως ν' αφήνει ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος σε σχέση με τις πωλήσεις και τα ίδια κεφάλαια που απασχολεί.]
  - ✓ Καθαρό Περιθώριο Κέρδους (N.P.M.: Net Profit Margin) = Καθαρά κέρδη (μετά από φόρους) / Κύκλος Εργασιών (%) (Net Profit / Turnover) [δείχνει το ποσοστό καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει μία επιχείρηση από τις πωλήσεις της. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση]
- ❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ : (χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής κατάστασης μιας επιχ/σης όσο και της ικανότητας της να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.)
  - ✓ Γενική Ρευστότητα (C.R. : Current Ratio) = Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις (Current Asset / Current liability) [ ο δείκτης πρέπει να λαμβάνει τιμές μεγαλύτερες της μονάδας. Όσο πιο μεγάλος ο δείκτης, τόσο μεγαλύτερο το περιθώριο ασφάλειας των βραχυπρόθεσμων δανειστών της επιχείρησης].
- ❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΙΑΧ/ΣΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ : (παρουσιάζουν το βαθμό χρησιμοποίησης των περιουσιακών στοιχείων σε σχέση με τις πωλήσεις (κύκλο εργασιών). )
  - ✓ Ταχύτητα Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (T.A.T. : Total Asset Turnover) = Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ενεργητικού (%) (Turnover / Total Assets ) [ Ο δείκτης αυτός εκτιμά την εντατικότητα με την οποία χρησιμοποιεί η επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία για να επιτύχει του στόχους των πωλήσεων της. Ένας υψηλός δείκτης εκμετάλλευσης ενεργητικού σημαίνει ότι η επιχ/ση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιήσει τις πωλήσεις της. Ένας χαμηλός δείκτης αποτελεί ένδειξη όχι εντατικής χρησιμοποίησης των περιουσιακών της στοιχείων. Ο δείκτης



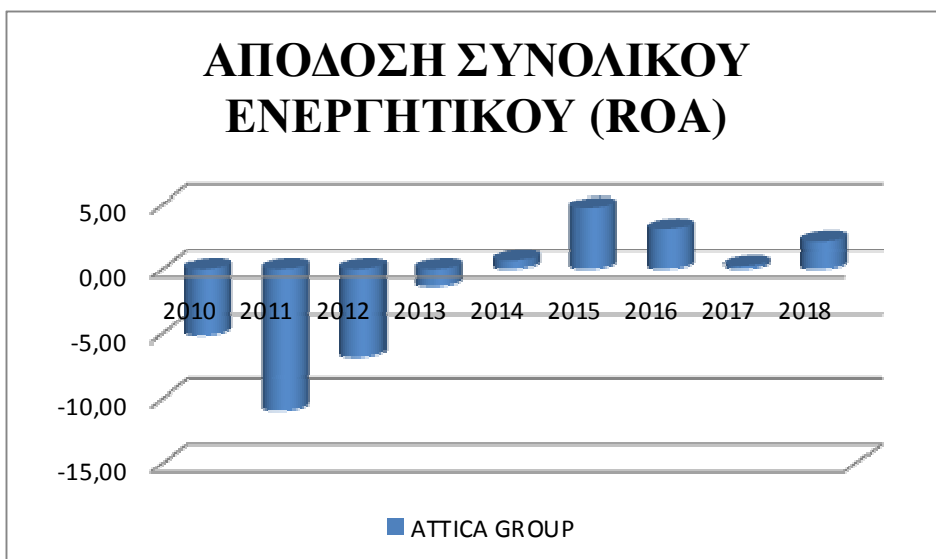
αυτός στην ουσία μας δείχνει ένα υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων της].

- ❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ : (είναι περισσότερο ενδεικτικοί για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα μιας επιχείρησης. Εξετάζει την ορθότητα χρήσης και των επιλογών των κεφαλαίων που κάνει μία επιχ/ση)
- ✓ Δείκτης Χρέους ή Δείκτης Δανειακής επιβάρυνσης (DR: Debt Ratio ) = Συνολ. Υποχρεώσεις / Συνολο Ενεργητικού (Total Liabilities / Total Assets ) [ Ο δείκτης αυτός παρουσιάζει το βαθμό κάλυψης των συνολικών υποχρεώσεων, βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες υποχρεώσεις, της επιχ/σης από την συνολική του περιουσία.
- ✓ Σχέση Ιδίων προς ξένα κεφάλαια : Με αυτόν τον δείκτη εκτιμάται η φερεγγυότητα και η σταθερότητα μιας επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερη είναι η αναλογία του ιδίου κεφαλαίου τόσο μεγαλύτερη είναι και η πιστοληπτική ικανότητα της επιχείρησης, αφού αυξάνεται η ευχέρεια αντιμετώπισης των υποχρεώσεων της με το προϊόν από την ρευστοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων.
- ✓ Συντελεστής Μόχλευσης : Είναι ενδεικτικός για την φερεγγυότητα της εταιρείας. Η εκάστοτε εταιρεία παρακολουθεί τα κεφάλαια με βάση το συντελεστή μόχλευσης. Ο εν λόγω συντελεστής υπολογίζεται διαιρώντας τον καθαρό δανεισμό με τα συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια. Ο καθαρός δανεισμός υπολογίζεται ως το «Σύνολο δανεισμού» (συμπεριλαμβανομένου «βραχυπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου δανεισμού» όπως εμφανίζεται στην Κατάσταση Καθαρής Θέσης) μείον «Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα» μείον «Χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση». Τα συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια υπολογίζονται ως «Ίδια κεφάλαια» όπως εμφανίζονται στην Κατάσταση Καθαρής Θέσης συν τον καθαρό δανεισμό. Σκοπός της εκάστοτε εταιρείας είναι η βελτιστοποίηση των κεφαλαίων μέσω της σωστής διαχείρισης των πόρων του.

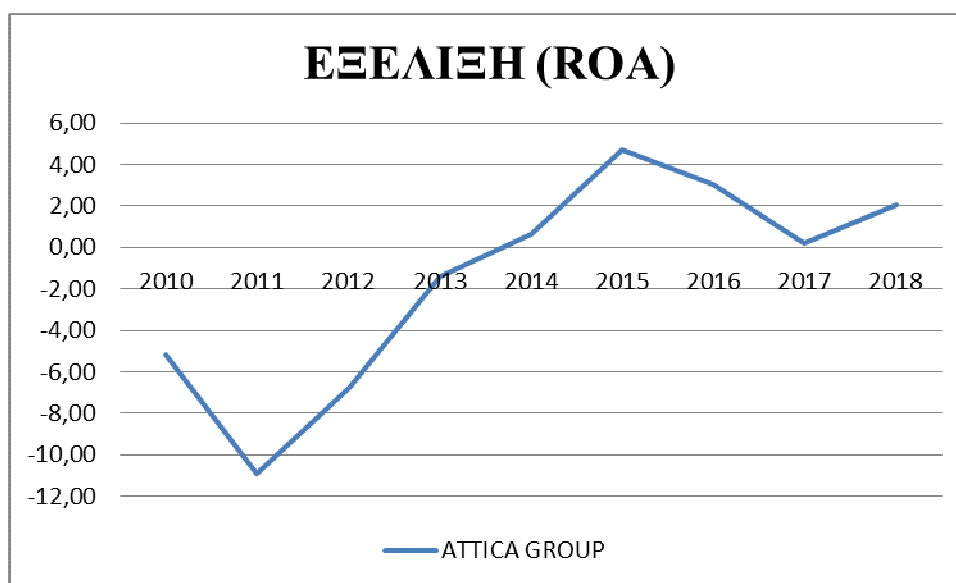
### 7.3.1 ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA) :

$$\{(\text{Καθαρά Κέρδη Προ Φόρων})/(\text{Σύνολο Ενεργητικού})\} * 100$$

- 2010 :  $(-44.400) / 858.263 = - 5,17$
- 2011 :  $(-86.690) / 794.831 = -10,9$
- 2012 :  $(-53.187) / 783.217 = -6,79$
- 2013 :  $(-10.096) / 718.754 = -1,40$
- 2014 :  $4.435 / 675.154 = 0,66$
- 2015 :  $33.399 / 708.647 = 4,71$
- 2016 :  $20.956 / 694.036 = 3,02$
- 2017 :  $1554 / 679.352 = 0,23$
- 2018 :  $17.687 / 864.154 = 2,05$



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8 :** Απεικόνιση του δείκτη απόδοσης συνολικού ενεργητικού.



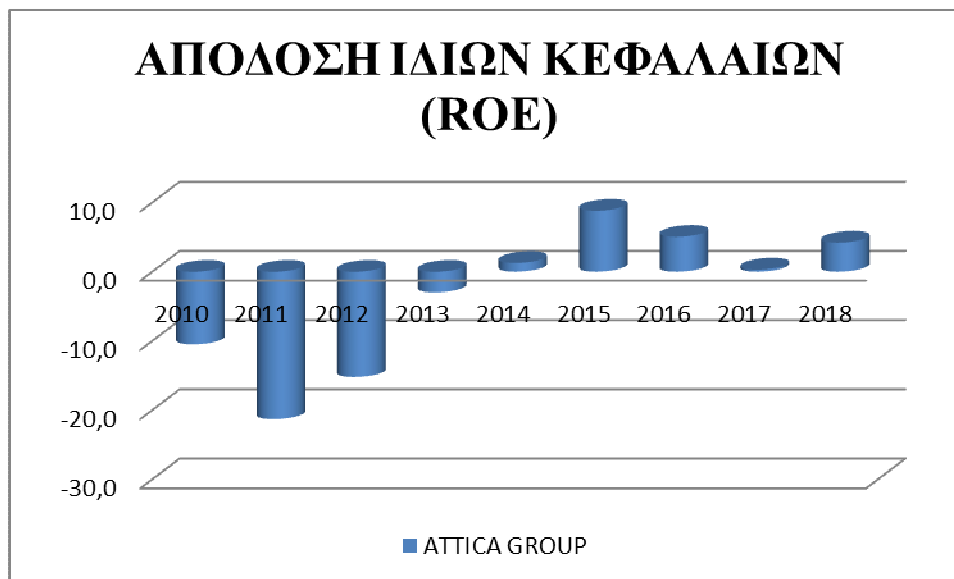
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9 :** Απεικόνισης της εξέλιξης του δείκτη απόδοσης συνολικού ενεργητικού.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** Παρατηρώντας τα παραπάνω διαγράμματα που αφορούν στην συνολική εικόνα, της Attica Group, του δείκτη κερδοφορίας για τα έτη 2010-2018 σε σχέση με το ενεργητικό της, παρατηρούμε ότι η λεγόμενη οικονομική κρίση επηρέασε την κερδοφορία της από το 2010 και μετά. Ανακάμπτει από το 2014, ενώ το 2015-2016 ξαναπαρουσιάζει κάμψη, η οποία αντιστρέφεται και πάλι από το 2017

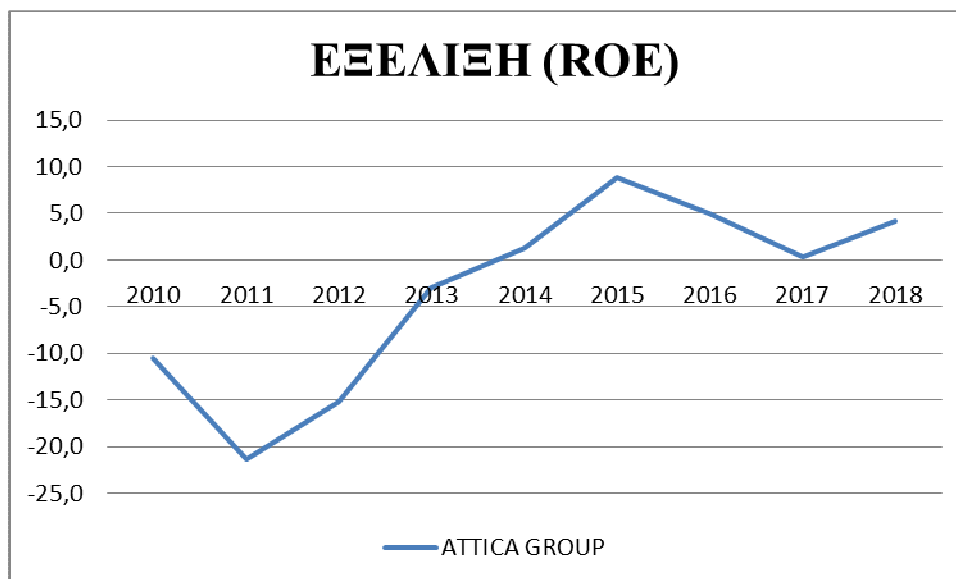
### 7.3.2 ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE)

$$\{(\text{Καθαρά Κέρδη Μετά Φόρων}) / (\text{Σύνολο Ιδίων κεφαλαίων})\} * 100$$

- 2010 :  $(-49.326) / 471.041 = - 10,5$
- 2011 :  $(-86.503) / 406.215 = - 21,3$
- 2012 :  $(-53.269) / 350.371 = - 15,2$
- 2013 :  $(-10.132) / 340.053 = - 3,0$
- 2014 :  $4.270 / 339.817 = 1,3$
- 2015 :  $33.182 / 376.228 = 8,8$
- 2016 :  $20.251 / 401.589 = 5,0$
- 2017 :  $1.247 / 402.915 = 0,3$
- 2018 :  $17.272 / 410.581 = 4,2$



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10 : Απεικόνιση του δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** η συνολική πορεία του δείκτη όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει μεγάλη ομοιομορφία με αυτή του δείκτη των συνολικών κεφαλαίων (ROA). Παρατηρούμε μία αύξηση της αποδοτικότητας το 2015 και μία συνεχή αύξηση (μετά την κάμψη) από το 2017 και μετά.

### 7.3.3 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

$$\{(Μικτά Κέρδη)/(Πωλήσεις)\} * 100$$

- 2010 :  $23.924 / 271.521 = 8,81$
- 2011 :  $10.094 / 246.790 = 4,09$
- 2012 :  $22.981 / 256.002 = 8,98$
- 2013 :  $41.105 / 260.160 = 15,80$
- 2014 :  $52.601 / 266.660 = 19,73$
- 2015 :  $94.123 / 277.625 = 33,90$
- 2016 :  $80.855 / 268.614 = 30,10$
- 2017 :  $60.026 / 271.541 = 22,11$
- 2018 :  $74.566 / 365.401 = 20,41$



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12 :** Απεικόνιση του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους.



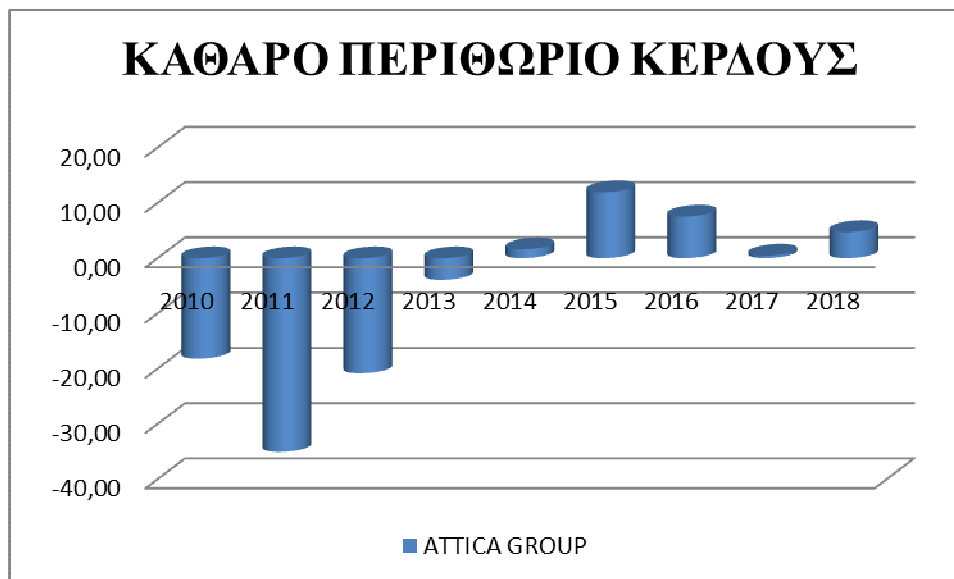
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** η εικόνα του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους παρουσιάζει διακυμάνσεις, με πιο έντονη αυτή του 2015. Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτελεί μία πρώτη ένδειξη για την αποδοτικότητα μίας επιχείρησης, καθώς υψηλό ποσοστό περιθωρίου μικτού κέρδους ίσως αφήνει πολλά περιθώρια για υψηλές αποδόσεις. Αντιθέτως, χαμηλό περιθώριο μικτού κέρδους μάλλον δεν αφήνει περιθώρια για κάλυψη εξόδων πράγμα που συνεπάγεται ότι δεν θ' αφήνει και περιθώρια για υψηλά και πλέον καθαρά κέρδη και αποδόσεις. Με βάση τα παραπάνω ο δείκτης μπορεί να χαρακτηριστεί (αν και παρουσιάζει κάμψη το 2018) ικανοποιητικός.

### 7.3.4 ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ

$$\{(\text{Καθαρά Κέρδη Μετά από Φόρους})/(\text{Πωλήσεις})\} * 100$$

- 2010 :  $(-49.356) / 271.521 = -18,17$
- 2011 :  $(-86.503) / 246.790 = -35,05$
- 2012 :  $(-53.269) / 256.002 = -20,81$
- 2013 :  $(-10.132) / 260.160 = -3,89$
- 2014 :  $4.270 / 266.660 = 1,60$
- 2015 :  $33.182 / 277.625 = 11,95$
- 2016 :  $20.251 / 268.614 = 7,54$
- 2017 :  $1.247 / 271.541 = 0,46$
- 2018 :  $17.272 / 365.401 = 4,73$



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14 : Απεικόνιση του καθαρού περιθωρίου κέρδους.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : η τιμή καθαρού περιθωρίου κέρδους όπως φαίνεται και στα παραπάνω διαγράμματα είναι αντίστοιχη του ROE, καθώς τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους εμπλέκονται στον υπολογισμό του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

Επίσης, από το διάγραμμα παρατηρείται μία σχετική ομοιομορφία ανάμεσα στους δείκτες μικτού περιθωρίου κέρδους και σε καθαρού περιθωρίου κέρδους τα τελευταία έτη, το οποίο ίσως μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα λειτουργικά και μη λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης απορροφούν μικρό μέρος των μικτών αποτελεσμάτων.

### 7.3.5 ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

$$\{(Κυκλοφορούν \text{ Ενεργητικό}) / (Βραχυπρόθεσμες \text{ Υποχρεώσεις})\}$$

- 2010 :  $112.237 / 86.284 = 1,30$
- 2011 :  $77.357 / 385.368 = 0,20$
- 2012 :  $74.262 / 380.893 = 0,19$
- 2013 :  $68.817 / 386.011 = 0,18$
- 2014 :  $92.203 / 48.515 = 1,90$
- 2015 :  $139.812 / 72.723 = 1,92$
- 2016 :  $135.935 / 59.211 = 2,30$
- 2017 :  $136.490 / 58.364 = 2,34$
- 2018 :  $146.938 / 17.305 = 0,85$



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16 :** Απεικόνιση του δείκτη γενικής ρευστότητας.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη γενικής ρευστότητας.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** η εικόνα του δείκτη γενικής ρευστότητας παρουσιάζει μία φθίνουσα πορεία (2017-2018) και μάλιστα να «κατεβαίνει» κάτω από τη μονάδα, μετά την άνοδο που παρατηρήθηκε τα προηγούμενα χρόνια (2013-2016).

Η αναφορά στη μονάδα γίνεται διότι ο συγκεκριμένος δείκτης πρέπει να λαμβάνει τιμές μεγαλύτερες από αυτή ενώ όσο πιο μεγάλος είναι ο δείκτης, τόσο μεγαλύτερο το περιθώριο ασφάλειας των βραχυπρόθεσμων δανειστών της επιχείρησης (η κάθε επιχείρηση «κρατά περισσότερα χρήματα στο ταμείο» ώστε να έχει αρκετούς πόρους για να εξασφαλίσει την πληρωμή των οφειλών της τους επόμενους μήνες). Το γεγονός και της διακράτησης ρευστών διαθεσίμων μπορεί να δικαιολογηθεί και από το γεγονός του διαστήματος κατά το οποίο η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη με την οικονομική ύφεση και σε μια τέτοια συγκυρία επόμενο είναι να επικρατεί αβεβαιότητα η οποία προφανώς οδηγεί στην διακράτηση χρημάτων στο ταμείο.



### 7.3.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

$$\{(\text{Κύκλος Εργασιών}) / (\text{Σύνολο Ενεργητικού})\} * 100$$

- 2010 : 271.521 / 858.263 = 31,6
- 2011 : 246.790 / 794.831 = 31,0
- 2012 : 256.002 / 783.217 = 32,7
- 2013 : 260.160 / 718.754 = 36,2
- 2014 : 266.660 / 675.154 = 39,5
- 2015 : 277.625 / 708.647 = 39,2
- 2016 : 268.614 / 694.036 = 38,7
- 2017 : 271.541 / 679.352 = 40,0
- 2018 : 365.401 / 864.154 = 42,3



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18 : Απεικόνιση του δείκτη κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού.



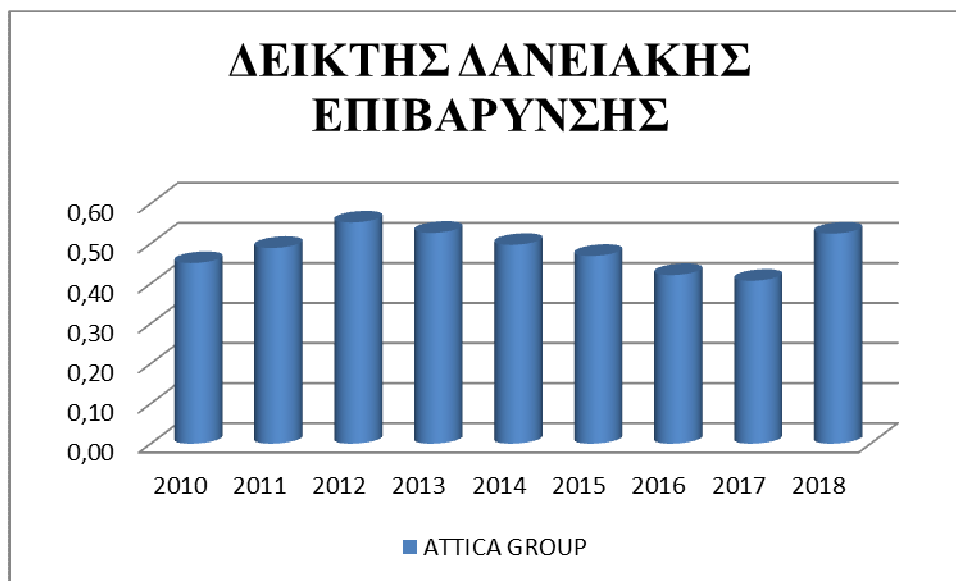
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** Παρατηρούμε ότι η πορεία της τιμής του συγκεκριμένου δείκτη, παρουσιάζει μία ήπια ανοδική πορεία, κάτι που μας οδηγεί στο να σχολιάσουμε ότι η αξιοποίηση του ενεργητικού εκ μέρους της εταιρείας, προκειμένου να επιτύχει τον στόχο των πωλήσεων, βαίνει ανοδικά.

#### 7.3.7 ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ Ή ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΕΟΥΣ

$$\{(\text{Σύνολο Υποχρεώσεων}) / (\text{Σύνολο Ενεργητικού})\}$$

- 2010 :  $387.222 / 858.263 = 0,45$
- 2011 :  $388.616 / 794.831 = 0,49$
- 2012 :  $432.846 / 783.217 = 0,55$
- 2013 :  $378.701 / 718.754 = 0,53$
- 2014 :  $335.337 / 675.154 = 0,50$
- 2015 :  $332.419 / 708.647 = 0,47$
- 2016 :  $292.447 / 694.036 = 0,42$
- 2017 :  $276.437 / 679.352 = 0,41$
- 2018 :  $453.573 / 864.154 = 0,52$



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20 :** Απεικόνιση του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** η εικόνα της τιμής του δείκτη χρέους , ενώ από το 2012 παρουσίασε μία ήπια καθοδική τάση, εντούτοις το 2017 παρουσιάζει άνοδο.

Για τους πιστωτές επιθυμητό είναι η καθοδική τάση, δηλαδή ο δείκτης να έχει όσον το δυνατό μικρότερη τιμή , διότι υποδηλώνει ότι η εταιρεία δεν είναι βεβαρημένη με δάνεια και υποχρεώσεις προς τρίτους και άρα το ρίσκο που παίρνουν όταν τις χρηματοδοτούν είναι μικρό.

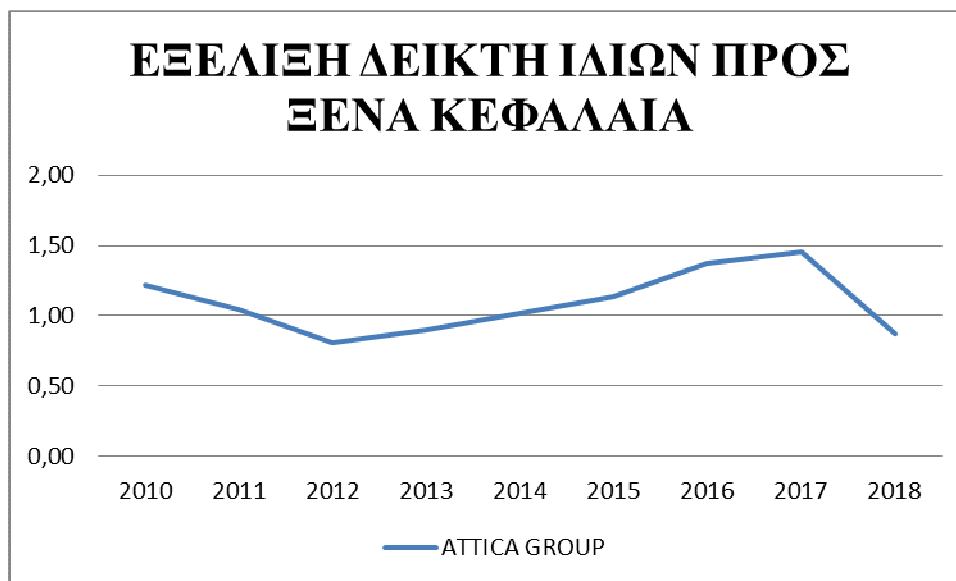
### 7.3.8 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

$\{(\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}) / (\text{Σύνολο Υποχρεώσεων})\}$

- 2010 :  $471.041 / 387.222 = 1,22$
- 2011 :  $406.215 / 388.616 = 1,05$
- 2012 :  $350.371 / 432.846 = 0,81$
- 2013 :  $340.053 / 378.701 = 0,90$
- 2014 :  $339.817 / 335.337 = 1,01$
- 2015 :  $376.228 / 332.419 = 1,13$
- 2016 :  $401.589 / 292.447 = 1,37$
- 2017 :  $402.915 / 276.437 = 1,46$
- 2018 :  $410.581 / 473.573 = 0,87$



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22 : Απεικόνιση του δείκτη ίδια προς ξένα κεφάλαια.



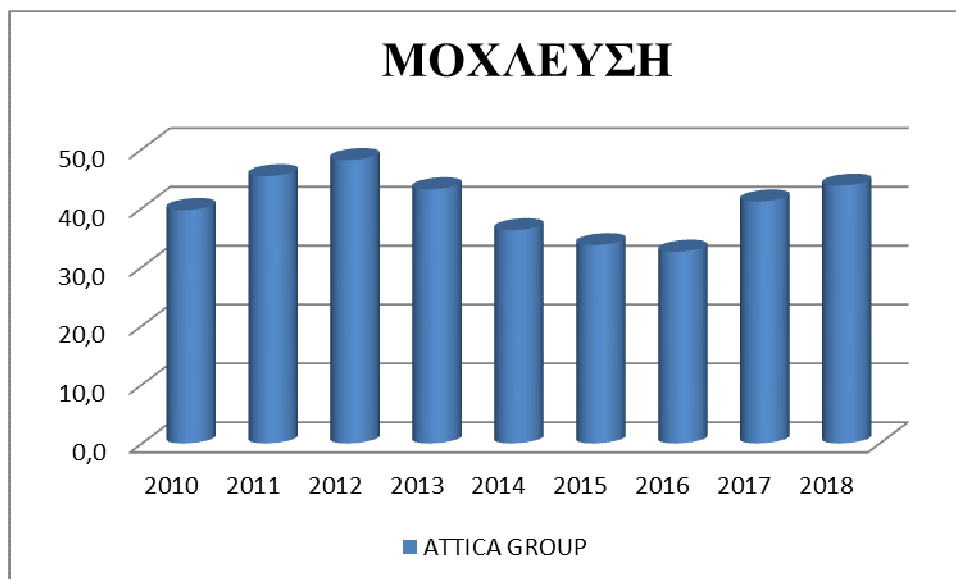
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του δείκτη ίδια προς ξένα κεφάλαια.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** Παρατηρούμε ότι ο αριθμοδείκτης Ιδίων προς Ξένα Κεφάλαια έχει αυξομειώσεις, δηλαδή από το 2010 έως το 2012 κινήθηκε καθοδικά, στη συνέχεια παρουσίαζε μία συνεχή αύξηση και μέχρι το 2017 όπου και άρχισε να κινείται πάλι καθοδικά. Σε κάθε περίπτωση όμως ο αριθμοδείκτης βρίσκεται πιο πάνω από τη μονάδα, γεγονός που υποδηλώνει ότι η εταιρεία σε κάθε περίπτωση μπορεί να ανταπεξέλθει σε όλες τις υποχρεώσεις της. Πιθανή αιτιολογία στις περιπτώσεις που ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας, ίσως είναι το πιθανόν γεγονός του δανεισμού της εταιρείας με χαμηλά επιτόκια.

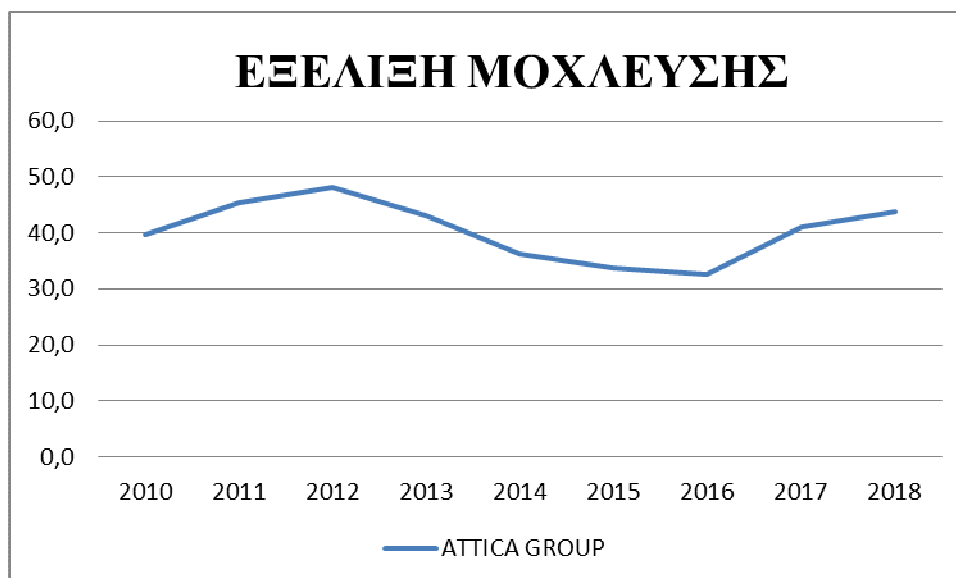
### 7.3.9 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

$$\{(\text{Καθαρός Δανεισμός}) / (\text{Συνολικά Απασχολούμενα Κεφάλαια})\} * 100$$

- 2010 : 309.584 / 780.625 = 39,7
- 2011 : 338.021 / 744.236 = 45,4
- 2012 : 325.349 / 675.720 = 48,1
- 2013 : 265.054 / 605.107 = 43,2
- 2014 : 258.224 / 598.041 = 36,2
- 2015 : 231.701 / 589.929 = 33,7
- 2016 : 204.223 / 605.812 = 32,6
- 2017 : 194.634 / 597.549 = 41,1
- 2018 : 286.661 / 697.242 = 43,8



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24 :** Απεικόνιση του συντελεστή μόχλευσης.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25 :** Απεικόνιση της εξέλιξης του συντελεστή μόχλευσης.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :** Η εταιρεία με τον συντελεστή μόχλευσης παρακολουθεί τα κεφάλαιά της. Θετική και κατ' επέκταση επωφελής είναι η επίδραση των δανειακών κεφαλαίων, εάν η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι μεγαλύτερη από την αποδοτικότητα των συνολικά απασχολούμενων κεφαλαίων. Γενικά η ύπαρξη ξένου κεφαλαίου φέρνει μεγαλύτερες αποδόσεις, παρ' όλα αυτά φέρνει αντίθετα αποτελέσματα όταν η απόδοση του ενεργητικού είναι μικρότερη από το κόστος των δανειακών κεφαλαίων, διότι αν η επιχείρηση αδυνατεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της μπορεί να πτωχεύσει. Σε όλες τις χρήσεις στα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε ότι ο αριθμοδείκτης είναι θετικός και αρκετά πάνω από τη μονάδα (κυμαίνεται από 33 έως 48 περίπου), με αποτέλεσμα να γίνεται αντιληπτό πως η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της επιχείρησης είναι θετική. Ο θετικός αριθμοδείκτης μεγαλύτερος της μονάδας συνεπάγεται αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων

μεγαλύτερη από την αποδοτικότητα των συνολικών κεφαλαίων, άρα συμφέρουσα η χρησιμοποίηση ξένου κεφαλαίου (η εταιρεία δανείζεται με επωφελείς όρους).

#### 7.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Σύμφωνα με την μελέτη της XRTC υπάρχουν τρεις σημαντικοί κίνδυνοι οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την εξέλιξη και την χρηματοοικονομική εικόνα του ομίλου. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι :

- Ο κίνδυνος διακύμανσης των τιμών των καυσίμων.
- Ο κίνδυνος των διακυμάνσεων της συναλλαγματικής ισοτιμίας.
- Ο κίνδυνος της χρεωκοπίας που έχουν να αντιμετωπίσουν όλες οι εταιρείες.

Αυτό που γίνεται εύκολα αντιληπτό είναι ότι οι αλλαγές που μπορούν να υπάρξουν στις τιμές των καυσίμων μπορούν να επιφέρουν είτε κερδοφόρα, είτε ζημιογόνα αποτελέσματα, τα οποία σαφέστατα και θα επηρεάσουν σημαντικά το λειτουργικό κόστος της εκάστοτε εταιρείας. Για παράδειγμα τα λειτουργικά έξοδα του ομίλου για το 2017 αυξήθηκαν σε €211,52εκ. από €187,76εκ. στη χρήση 2016, κυρίως λόγω της αύξησης του κόστους καυσίμων κατά €22 εκ. περίπου. Παράλληλα, εξίσου σημαντικό κίνδυνο αποτελεί η συναλλαγματική ισοτιμία μεταξύ ευρώ και δολαρίου ( € / \$ ) δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές των καυσίμων ορίζονται σε δολάρια Η.Π.Α . Επιπλέον, τα έσοδα του ακτοπλοϊκού κλάδου κατά κύριο λόγο είναι σε ευρώ, ενώ τα έξοδα σε δολάρια ΗΠΑ. Επομένως η εφαρμογή διαφόρων τεχνικών για την διαχείριση της συναλλαγματικής ισοτιμίας ( € / \$ ) επιβάλλεται υποχρεωτικά. Τέλος, παρά το γεγονός της σημαντικής διόρθωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων πρέπει να τονισθεί ότι η χαμηλή ρευστότητα σε συνδυασμό με τις αδυναμίες εξεύρεσης κεφαλαίων αποτελούν τους κύριους κινδύνους που συντηρούν τον κίνδυνο χρεωκοπίας. Αξίζει να σημειωθεί πως το 2017 αποτέλεσε μια δύσκολη χρονιά για τον όμιλο καθώς σύμφωνα με την μέθοδο Altman υπήρξε μεγάλος κίνδυνος χρεωκοπίας του ομίλου. Σύμφωνα με την κλίμακα Altman έχουμε τα εξής :

- Αν το  $Z > 3$  τότε η επιχείρηση θεωρείται ασφαλής.
- Αν το  $Z$  είναι μεταξύ του 2,7 – 2,99 χρειάζεται η επιχείρηση να προσέχει και να βρίσκεται διαρκώς σε εγρήγορση.
- Αν το  $Z$  είναι μεταξύ του 1,81 – 2,7 υπάρχει κίνδυνος χρεωκοπίας στα επόμενα 2 χρόνια.
- Αν το  $Z < 1,80$  τότε υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η εταιρεία να χρεοκοπήσει.

Στην προκειμένη περίπτωση για το έτος 2017 ο δείκτης  $Z$  για τον όμιλο Attica ήταν στο 1,77. Αυτό σημαίνει πως υπήρχε μεγάλη πιθανότητα για να χρεοκοπήσει ο όμιλος. Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας του ακτοπλοϊκού κλάδου φαίνεται από το γεγονός ότι απέχει πολύ από την τιμή του 3 η οποία και σύμφωνα με τη μεθοδολογία αποτυπώνει την καλή κατάσταση που μπορεί να βρίσκεται μία εταιρία ανεξαρτήτως κλάδου δραστηριοποίησης. Παρ' όλες όμως τις δυσκολίες ο όμιλος κατάφερε τελικά να σταθεί στ πόδια του.

Συμπερασματικά, οι εταιρίες πρέπει να συνεχίσουν τις έντονες προσπάθειες που καταβάλλουν εδώ και χρόνια για να εισέλθουν σε ομαλή και αναπτυξιακή πορεία ώστε να μην έρθουν αντιμέτωπες με την χρεωκοπία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 8.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν η ανάδειξη του κλάδου της ακτοπλοΐας και του τουρισμού καθώς και η παρουσίαση των συνεπειών που έχει επιφέρει το φαινόμενο της οικονομικής κρίσης σε έναν από τους σπουδαιότερους ναυτιλιακούς ομίλους της χώρας μας, του ομίλου Attica.

Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο μέρος της εργασίας μας, ο τουρισμός κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις παγκοσμίως με σημαντικά οφέλη για όλες τις χώρες. Ως τουρισμός ορίζεται η μετακίνηση ατόμων από έναν τόπο σε έναν άλλο για λόγους κυρίως ψυχαγωγικούς και μορφωτικούς. Στην χώρα μας ο τουρισμός αποτελεί πηγή εισροής συναλλάγματος αλλά και καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της κοινωνικής και της πολιτιστικής μας φυσιογνωμίας. Από την άλλη πλευρά η Ελληνική Ακτοπλοΐα αποτελεί και αυτή έναν από τους βασικότερους πυλώνες της Ελληνικής Οικονομίας καθώς συνεισφέρει σημαντικά στο ΑΕΠ της χώρας, αποτελώντας μοχλό της οικονομίας. Η ιστορία της ακτοπλοΐας υπολογίζεται ότι ξεκίνησε γύρω στο 1860 και είχε σαν κύρια δραστηριότητά της την μεταφορά επιβατών, Ι.Χ αυτοκινήτων και φορτηγών. Τα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει ο κλάδος είναι πολλά. Μερικά από αυτά είναι : i) το φαινόμενο της έντονης εποχικότητας, ii) η αδυναμία συντήρησης των πλοίων και iii) η μερική απελευθέρωση της αγοράς.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας όπου έγινε διεξοδικότερη αναφορά στον όμιλο Attica περιγράφηκαν οι εταιρείες που υπάγονται σε αυτόν και παρατέθηκαν και κάποια οικονομικά στοιχεία που αφορούσαν και στον όμιλο, και στις ανταγωνίστριες εταιρείες που έχει να αντιμετωπίσει. Παρατηρήθηκε λοιπόν πως η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης, η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, η HELLENIC SEAWAYS και η Μινωικές Γραμμές αποτελούν τις εταιρείες με τον μεγαλύτερο κύκλο εργασιών, ωστόσο τα τελευταία χρόνια παρουσίασαν δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα. Επίσης τα σημαντικότερα γεγονότα που διαδραματίστηκαν κατά το οικονομικό έτος 2017 ήταν η εξαγορά της HSW από τον όμιλο ΑΤΤΙΚΑ και η σταδιακή εδραίωση των νέο-εισερχόμενων στην ακτοπλοϊκή αγορά. Πλέον οι παραδοσιακοί «παίχτες» της αγοράς είναι: η ANEK LINES, η MINOAN LINES, η ΑΤΤΙΚΑ GROUP & η HSW. Οι προσπάθειες και οι θυσίες των εταιρειών να καταφέρουν να κρατηθούν στο «παιχνίδι» ήταν πολλές. Το γεγονός της μείωσης του τραπεζικού δανεισμού ο οποίος έχει περιοριστεί στο 30% σε σχέση με το 2001 συνέβαλε αρκετά στο να μειωθεί ο στόλος αλλά παράλληλα οδήγησε και στην διαγραφή τόκων και κεφαλαίων. Η σημαντική αυτή βελτίωση σε συνδυασμό με την επίτευξη μείωσης του λειτουργικού κόστους έχουν από κοινού συμβάλλει στην επίτευξη ικανοποιητικών επιδόσεων EBITDA.

Το σημαντικότερο όμως κατά τη δική μας άποψη είναι η ανθεκτικότητα που έχουν πλέον αποκτήσει οι εταιρίες αυτές στην αντιμετώπιση εξωγενών παραγόντων όπως είναι η μεταβλητότητα της τιμής του πετρελαίου καθώς επίσης και των συναλλαγματικών ισοτιμιών και την αυξημένη φορολογία. Επίσης ενδεικτικό της καλύτερης κατάστασης που βρίσκονται οι εταιρίες αυτές είναι η συνεχής βελτίωση του δείκτη Altman που αποτελεί ένδειξη μείωσης της πιθανότητας χρεωκοπίας την επόμενη 3ετία. Παρ όλα αυτά ο κλάδος έχει ακόμα να αντιμετωπίσει τα φαινόμενα της μεταβλητότητας των τιμών του πετρελαίου και της συναλλαγματικής ισοτιμίας μεταξύ Ευρώ/Δολαρίου Αμερικής. Το 2017 η απειλή του πετρελαίου έκανε και πάλι την εμφάνισή της η οποία είχε ως αποτέλεσμα το σημαντικό περιορισμό του περιθωρίου κέρδους των τεσσάρων βασικών εταιρειών με τα μεγαλύτερα μερίδια στην αγορά. Το βασικό πρόβλημα όμως που δημιουργείται είναι ότι το 2020, 32 από τα 45 πλοία των τεσσάρων βασικότερων εταιριών θα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών. Ελλοχεύει λοιπόν ο κίνδυνος της απομάκρυνσης μεγάλου αριθμού πλοίων που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.



Κλείνοντας, από την χρηματοοικονομική ανάλυση που διεξάχθηκε παρατηρούμε πως οι τιμές των δεικτών κερδοφορίας δηλαδή οι τιμές του μικτού και του καθαρού περιθωρίου κέρδους είναι ικανοποιητικές, διότι με την πάροδο των ετών παρατηρείται πως οι τιμές αυξάνονται ομοιόμορφα. Αναφορικά με τον δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ( συνίσταται και ως δείκτης δραστηριότητας ) παρατηρείται πως η εικόνα της τιμής του δείκτη παρουσιάζει μία ήπια ανοδική πορεία. Τέλος, ο δείκτης χρέους ή δείκτης δανειακής επιβάρυνσης το 2012 παρουσίασε μία ήπια καθοδική τάση, εντούτοις το 2017 παρουσιάζει άνοδο. Για τους πιστωτές επιθυμητό είναι η καθοδική τάση, δηλαδή να έχει όσον το δυνατό μικρότερο δείκτη, διότι υποδηλώνει ότι η εταιρεία δεν είναι βεβαρημένη με δάνεια και υποχρεώσεις προς τρίτους και άρα το ρίσκο που παίρνουν όταν τις χρηματοδοτούν είναι μικρό.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΒΙΒΛΙΑ**

- Κέφης, Ν.Β. & Παπαζαχαρίου, Π. (2009). Το επιχειρηματικό όραμα σε Business Plan. Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική, σελ.( 237 – 242).
- Τζωρτζάκης, Κ. & Τζωρτζάκης, Α.Μ. (2007). Οργάνωση και Διοίκηση. Το Management της νέας εποχής. Αθήνα, Εκδόσεις Rosili,σελ. ( 149 – 155 & 176 – 178).
- Perrault, W. & Cannon, J. & McCarthy, J. (2012 ). Βασικές Αρχές Μάρκετινγκ, Μια στρατηγική προσέγγιση. Αθήνα, Εκδόσεις Πασχαλίδης – Broken Hill Publishers LTD. σελ. ( 49 – 50 ).

### **ΕΡΓΑΣΙΕΣ**

- Αλβανούδης , Γ. (2018) Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων στον κλάδο της Ναυτιλίας. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Οικονομικών Σπουδών Αριστοτελείου Πανεπιστημίου. Θεσσαλονίκη. Διαθέσιμο στο : <http://ikee.lib.auth.gr/record/298012/files/GRI-2018-21658.pdf>. Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Ανυφαντή, Μ. (2016). Μέθοδοι Αποτίμησης Επιχειρήσεων, Μελέτη Περίπτωσης : Η αποτίμηση της Attica Group. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο : [http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9283/Anifanti\\_Maria.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9283/Anifanti_Maria.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Αρβανίτη, Μ-Α. (2017). Οι Συνέπειες της Οικονομικής Κρίσης στην Εγχώρια Και Διεθνή Ακτοπλοΐα την περίοδο 2007 – 2017 . Διπλωματική Εργασία Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο : [http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10220/Arvaniti\\_Maria%20Anna.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10220/Arvaniti_Maria%20Anna.pdf?sequence=1&isAllowed=y) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Βελέντζας , Γ. (2017). Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων των εταιρειών Blue Star Ferries και Hellenic Seaways για τα έτη 2011 - 2015 . Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο : <http://okeanis.lib.teipir.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/3595/%CE%A0%CE%A4%CE%A5%CE%A7%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97%20%CE%95%CE%A1%CE%93%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%91%20%CE%92%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%9D%CE%A4%CE%96%CE%91%CE%A3%20%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A1%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A3.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Βούρδα, Μ. (2007). Χρηματοοικονομική Ανάλυση των εισηγμένων στο χρηματιστήριο εταιρειών του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας.

Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Οικονομικών Επιστημών Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου. Αθήνα. Διαθέσιμο στο : <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/1500/Vourda.pdf?sequence=3&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]

- Γκάτσος, Σ. (2018). Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Εισηγμένων στο Χρηματιστήριο εταιρειών του κλάδου της ακτοπλοΐας . Διπλωματική Εργασία Τμήματος Οικονομικών Επιστημών. Πελοπόννησος. Διαθέσιμο στο : <http://amitos.library.uop.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/42721/%CE%94%CE%B9%CF%80%CE%BB%CF%89%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%20%CE%93%CE%BA%CE%AC%CF%84%CF%83%CE%BF%CF%82%20%CE%A3%CF%80%CF%8D%CF%81%CE%BF%CF%82.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Ζαγάρης, Φ. (2017). Η πορεία της Attica Group μέχρι σήμερα και το διαφαινόμενο μονοπώλιο. Case Study: Συγκριτική Μελέτη Attica group – Hellenic Seaways. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου. Αθήνα. Διαθέσιμο στο : <https://pergamon.lib.uoa.gr/uoa/dl/frontend/file/lib/default/data/2083094/theFile> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [2-4-2019]
- Ιγνατιάδης, Μ. & Μουντρούλης – Ρωμανός, Α. ( 2016). Συγκριτική Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Ναυτιλιακών Εταιρειών Hellenic Seaways A.N.E & Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής ΑΕΙ Πειραιά. Αθήνα. Διαθέσιμο στο : <http://oceanis.lib2.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2733/%CE%A0%CE%A4%CE%A5%CE%A7%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97-%CE%95%CE%A1%CE%93%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%91-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [24-4-2019]
- Κόκκα, Κ. & Ζωτάλη, Π. (2016). Η Ελληνική Ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης 2010 – 2013 .Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας. Πάτρα. Διαθέσιμο στο : <http://repository.library.teiwest.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/4601/%CE%97%20%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%97%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%97%20%CE%91%CE%9A%CE%A4%CE%9F%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%AA%CE%91%20%CE%9A%CE%91%CE%A4%CE%91%20%CE%A4%CE%97%20%CE%94%CE%99%CE%91%CE%A1%CE%9A%CE%95%CE%99%CE%91%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%9A%CE%97%CE%A3%20%CE%9A%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%97%CE%A3%202010-2013..pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [24-4-2019]
- Λάμπρου, Δ. (2013).Κλαδική Μελέτη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5849/Lamprou.pdf?sequence=2&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [14-5-2019]

- Παπάζογλου, Μ. (2016). Χρηματοοικονομική Ανάλυση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και Σύγκριση με την Ιταλική. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών. Πειραιά. Διαθέσιμο στο : [http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10058/Papazoglou\\_Maria.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10058/Papazoglou_Maria.pdf?sequence=1&isAllowed=y) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [8-5-2019]
- Περαιθωράκης, Γ. (2014). Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα, Παρουσίαση της Εταιρείας Blue Star Ferries του ομίλου Attica Group. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο : [http://oceanis.lib.puas.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2524/log2014\\_00010.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://oceanis.lib.puas.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2524/log2014_00010.pdf?sequence=1&isAllowed=y) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [30-5-2019]
- Σαμπάνη, Α. & Ραυτόπουλος, Γ. Φαγογένης, Γ. (2017). Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Λογιστικής ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας. Πάτρα. Διαθέσιμο στο : <http://repository.library.teimes.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/5538/%CE%A7%CE%A1%CE%97%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%9F%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%9A%CE%97%20%CE%91%CE%9D%CE%91%CE%9B%CE%A5%CE%A3%CE%97%20%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%9A%CE%A9%CE%9D%20%CE%9A%CE%91%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%95%CE%A9%CE%9D%20%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%A9%CE%9D%20%CE%95%CE%A0%CE%99%CE%A7%CE%95%CE%99%CE%A1%CE%97%CE%A3%CE%95%CE%A9%CE%9D..pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [30-5-2019 ]
- Σέρλη, Α. (2015). Η θέση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα. Η περίπτωση των MINOAN LINES & NEL LINES. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρησιακών Υπηρεσιών Πανεπιστημίου Αιγαίου. Χίος. Διαθέσιμο στο : <http://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9557/file0.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [10-6-2019]
- Συρίγου, Α. & Τσιπούρα, Γ. (2012). Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων των Ναυτιλιακών Εταιρειών Attica Group & Hellenic Seaways. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Λογιστικής. Πειραιάς. Διαθέσιμο στο : [http://oceanis.lib2.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1384/log\\_00036.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://oceanis.lib2.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1384/log_00036.pdf?sequence=1&isAllowed=y) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [3-6-2019]
- Χατζηπαναγιώτης, Γ. (2012). Χρηματοοικονομική Ανάλυση Ναυτιλιακής Εταιρείας Blue Star Ferries. Πτυχιακή Εργασία Τμήματος Χρηματοοικονομικής και Ασφαλιστικής ΤΕΙ Κρήτης. Άγιος Νικόλαος. Διαθέσιμο στο : [https://apothesis.lib.teicrete.gr/bitstream/handle/11713/5737/Xatzipanagiouths\\_Giorgos\\_2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apothesis.lib.teicrete.gr/bitstream/handle/11713/5737/Xatzipanagiouths_Giorgos_2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [3-6-2019]

## **ΑΡΘΡΑ**

- Μανιφάβα, Δ. & Μπέλλος, Η. (2018). Μετά το «Υγεία», σειρά παίρνουν Vivartia & Attica Group. Διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/965536/article/oikonomia/epixeirhseis/meta-to-ygeia-seira-pairnoyn-vivartia-kai-attica-group> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [7-6-2019]
- Μπέλλος, Η. (2019). Η μάχη των τεσσάρων για την Attica Group. Διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/1017137/article/oikonomia/epixeirhseis/h-maxh-twn-tessarwn-gia-thn-attica-group> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [11-6-2019]
- Άρθρο Ναυτικά Χρόνια (2012). Τα οικονομικά αποτελέσματα της Attica Group. Διαθέσιμο στο : <https://www.naftikachronika.gr/2012/03/30/5388/> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [15 – 4 – 2019 ]
- Τσαμόπουλος, Μ. (2019). Attica Group: Η γέννηση και η εξέλιξη της πολύφερνης νύφης. Διαθέσιμο στο: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/attica-group-i-gennisi-kai-i-ekseliksi-tis-polifernis-nifis-tis-aktoploias/> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [20-5-2019]
- Άρθρο Capital.gr (2019). Πέντε βραβεία για την Attica Group στα Tourism Awards 2019 : Διαθέσιμο στο : <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3357601/pente-brabeia-gia-tin-attica-group-sta-tourism-awards-2019> Ημερομηνία Ανάκτησης : [27-5-2019]
- Άρθρο Capital.gr (2019). Attica Group: Αυξημένα Κέρδη και Έσοδα το 2018. Διαθέσιμο στο : <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3356569/attica-group-auximena-kerdi-kai-esoda-to-2018> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [13-6-2019]
- Άρθρο Elliniki Gnomi. (2017). Κυρίαρχος στην Ελληνική Ακτοπλοία καθίσταται πλέον, όμιλος Attica Group. Διαθέσιμο στο : : <http://www.elliniki-gnomi.eu/kiriarchos-stin-elliniki-aktoplo%CE%90a-kathistate-pleon-omilos-attica-group/> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [13-6-2019]
- Άρθρο Euro2day. (2018). Η Attica Group στις 20 πιο «Αξιοθαύμαστες Επιχειρήσεις της Ελλάδας». Διαθέσιμο στο : <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1649795/h-attica-group-stis-20-pio-axiothaymastes-epiheirh.html> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [13-5-2019]

- Άρθρο Euro2day. (2019). Attica Group: Στα 17, 1 εκατ. τα καθαρά κέρδη του 2018. Διαθέσιμο στο : <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1677974/attica-group-sta-171-ekat-ta-kathara-kerdh-toy-201.html> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [13-5-2019]
- Άρθρο Fortune Greece. (2019). Πωλήσεις 365,40 εκατ. ευρώ παρουσίασε η Attica Group το 2018. Διαθέσιμο στο : <https://www.fortunegreece.com/article/polisis-36540-ekat-evro-parousiase-i-attica-group-to-2018/> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [13-6-2019]
- Άρθρο Shortsea. (2016). Υπογραφή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ ΔΕΠΑ & Attica. Διαθέσιμο στο : <https://www.shortsea.gr/ipografi-mnimoniou-sinergias-metaxi-depa-ke-attica-group/> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [12-7-2019]
- Άρθρο TyposThes. (2017). Η Attica Group νέος ιδιοκτήτης της Hellenic Seaways – Πόσο αγόρασε το 50,30%. Διαθέσιμο στο : [https://www.typosthes.gr/oikonomia/137281\\_i-attica-group-neos-idioktitis-tis-hellenic-seaways-poso-agorase-5030](https://www.typosthes.gr/oikonomia/137281_i-attica-group-neos-idioktitis-tis-hellenic-seaways-poso-agorase-5030) . Ημερομηνία Ανάκτησης : [27-6-2019]

## **ΜΕΛΕΤΕΣ – ΕΚΘΕΣΕΙΣ**

- XRTC Ferry Report 2015 GR. Διαθέσιμο στο: <https://xrtc.gr/wp-content/themes/html5blank-stable-child/reports/XRTC%20Ferry%20Report%202015%20GR.pdf> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]
- XRTC Ferry Report 2016 GR. Διαθέσιμο στο: <https://xrtc.gr/wp-content/themes/html5blank-stable-child/reports/XRTC%20Ferry%20Report%202016%20GR.pdf> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]
- XRTC Ferry Report 2017 GR. Διαθέσιμο στο: <https://xrtc.gr/wp-content/themes/html5blank-stable-child/reports/XRTC%20Ferry%20Report%202017%20GR.pdf> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]
- XRTC Ferry Report 2018 GR. Διαθέσιμο στο: <https://xrtc.gr/wp-content/themes/html5blank-stable-child/reports/XRTC%20Ferry%20Report%202018%20GR.pdf> . Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]
- IOBE (2017) – Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία. Διαθέσιμο στο : [http://iobe.gr/docs/research/RES\\_05\\_F\\_02112017\\_PRE\\_GR.pdf](http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_02112017_PRE_GR.pdf) Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]

- IOBE (2014) – Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία : Επιδόσεις & Προοπτικές. Διαθέσιμο στο : [http://iobe.gr/docs/research/RES\\_05\\_F\\_04112014\\_REP\\_GR.pdf](http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_04112014_REP_GR.pdf) Ημερομηνία Ανάκτησης : [15-4-2019]
- Τράπεζα της Ελλάδος Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2018, Ίδρυμα Εκτύπωσης Τραπεζογραμματίων & Αξιών της Τράπεζας της Ελλάδος Απρίλιος 2019. Διαθέσιμο στο : <https://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/ekthdkth2018.pdf> Ημερομηνία Ανάκτησης : [25-7-2019]

## **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

- Ελληνική Στατιστική Αρχή - <http://www.statistics.gr/>
- Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας - <http://seen.org.gr/el/>
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας - <https://nee.gr/>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - <https://www.yen.gr/>
- Πανελλήνια Σύνδεσμος Επιβατών Ακτοπλοϊκών Επικοινωνιών - <http://www.pseas.gr/>
- Bank of Greece - <https://www.bankofgreece.gr/Pages/default.aspx>
- Ναυτικά Χρονικά - <https://www.naftikachronika.gr/>
- Attica Group - <https://www.attica-group.com/el/>
- Superfast Ferries - <https://www.superfast.com/adriatiki/el/>
- Blue Star Ferries - <https://www.bluestarferries.com/en/>
- Hellenic Seaways - <https://hellenicseaways.gr/>
- Anek Lines - <https://www.anek.gr/el/>
- Minoan Lines - <https://www.minoan.gr/page/6/plirofories>
- NEL LINES - <https://www.ferries.gr/nel/DEFAULTGR.HTM>
- SAOS Ferries - <http://www.saos.gr>
- ‘ΕΝ ΑΝΔΡΩ - <https://www.enandro.gr>
- ANES FERRIES - <https://www.anes.gr>
- ΑΓΙΟΠΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ - <https://www.agioreitikes-grammes.com>
- AEGEAN SPEEDLINES - <https://www.aegeanspeedlines.gr > site>
- A.N.E.N Δ.Υ.Κ - <https://anendyk.gr/>
- SEAJETS - <https://www.seajets.gr/el/>
- ZANTE FERRIES - <https://zanteferries.gr>
- EENMA - <https://www.shortsea.gr>
- IOBE - <http://iobe.gr/>
- XRTC - <https://xrtc.gr/home-gr/>

Copyright © ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.  
Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1988 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον.

ΔΙΠΛΑΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ , ΓΚΙΩΝΗ ΕΛΕΝΗ [2019]