



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Της

ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑΣ – ΝΙΚΟΛΕΤΑΣ

[10251]

Επιβλέπων Καθηγητής : Βασιλείου Κωνσταντίνος

ΠΑΤΡΑ 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	8
ΓΕΝΙΚΑ.....	8
1.1 Σκοπός της έρευνας	8
1.2 Πηγές πληροφόρησης.....	9
1.3 Ταξινόμηση εταιρειών βάση μεγέθους.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	12
Ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας	12
2.1 Ο Κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας χθες	12
2.2 Ο Κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα	15
2.3 Η Ελληνική ναυτιλία αύξησε 70% το μέγεθος του στόλου της μεταξύ 2009-16	18
2.4 Οι κλάδοι της ναυτιλίας	20
ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΤΕΡΑ.....	20
2.4.1. Χύδην φορτηγός ναυτιλίας	20
2.4.2 Ναυτιλία τακτικών γραμμών	20
2.4.3 Επιβατηγός ναυτιλία.....	21
2.5 Ελληνική Ναυτιλία : Βασικός μοχλός ανάπτυξης	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	23
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ	23
3.1 Έννοια και σκοπός της αναλύσεως.....	23
3.2 Τι είναι δείκτης, ποιοι χρησιμοποιούν τους δείκτες	24
3.3 Ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών	25
3.4 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ (Ratio Analysis).....	26
3.4.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (Liquidity ratios).....	26
3.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (Activity ratios)	29
3.4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Profitability ratios).....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	38
ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΑΝ.....	38
4.1 BLUE STAR FERRIES.....	39
4.2 HELLENIC SEAWAYS.....	41

4.3 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ- ΜΙΝΟΑΝ LINES.....	41
4.4 ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	42
4.5 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ(ΑΝΕΚ)	42
4.6 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	44
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	44
5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	45
5.1.1 Δείκτες γενικής ρευστότητας	45
5.1.2 Δείκτης ταμειακής ρευστότητας	46
5.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	48
5.2.1 Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων	48
5.2.2 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού	49
5.2.3 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων	50
5.3 Αριθμοδείκτες Απόδοσης.....	51
5.3.1. Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους	51
5.3.2 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους (προ φόρων).....	52
5.3.3 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού.....	53
5.3.4 Δείκτης απόδοσης ίδιων κεφαλαίων	54
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	59

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Πρότυπο Συγκέντρωσης/ Ανάλυσης Στοιχείων

Πίνακας 2: Δυναμικής ανάπτυξης/ Χρηματοοικονομικής Υγείας

Πίνακας 3: Κυκλικό Διάγραμμα Καθαρών Πωλήσεων 2015

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Γενικής Ρευστότητας

Διάγραμμα 2: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Ταμειακής Ρευστότητας

Διάγραμμα 3: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων

Διάγραμμα 4: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού

Διάγραμμα 5: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Παγίων

Διάγραμμα 6: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Μικτού Περιθωρίου Κέρδους

Διάγραμμα 7: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

Διάγραμμα 8: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Απόδοσης Ενεργητικού

Διάγραμμα 9: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία αποτελεί μια από τους ισχυρότερους επιχειρηματικούς κλάδους στην Ελλάδα ενώ είναι δεδομένο ότι μπορεί να αποτελέσει ένα από τους πιο σημαντικούς μοχλούς ανάπτυξης, εν μέσω της μεγάλης οικονομικής κρίσης που μαστίζει την χώρα, υποστηρίζοντας την ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις, τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε πολλούς άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως άλλωστε είχε συμβεί και στο παρελθόν. Η επιβατηγός ναυτιλία με τις επιχειρήσεις της οποίας θα ασχοληθούμε στην παρούσα μελέτη αποτελεί επίσης μια ισχυρή επιχειρηματική οντότητα εάν αναλογιστεί κανείς την συχνότητα της ανάγκης για μεταφορά των ανθρώπων από την στερεά στην νησιώτικη Ελλάδα ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παρά όμως την ισχύ του ευρύτερου κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας, η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει σε αρκετά μεγάλο βαθμό τα επίπεδα του διαθέσιμου εισοδήματος τόσο των νοικοκυριών όσο και των επιχειρήσεων. Η παρούσα μελέτη έχει ως στόχο να αναλύσει την χρηματοοικονομική κατάσταση έξι ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Η χρηματοοικονομική ανάλυση αφορά τα έτη από 2010 έως το 2015 προκειμένου να διερευνηθεί η οικονομική πορεία των υπό μελέτη επιχειρήσεων πριν και μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση. Επίσης, σημαντικό σκέλος της παρούσας μελέτης είναι η σύγκριση των επιχειρήσεων αυτών από την σκοπιά της χρηματοοικονομικής τους επίδοσης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί μια παραδοσιακή επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία συμβάλει ιδιαίτερα στην εγχώρια οικονομία, και μαζί με τον τουρισμό αποτελούν ίσως τα σημαντικότερα δυνατά σημεία της ελληνικής επιχειρηματικότητας. Η μορφολογία της Ελλάδας που αποτελείται από μεγάλη έκταση παραλιών και νησιών συντέλεσε στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου από την θαλασσοκρατορία του Μίνωα μέχρι και σήμερα. Η ναυτιλία δημιούργησε τις προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί ο ελληνισμός σε άλλες χώρες, με την εποχή του Περικλή και την άνθηση της δημοκρατίας να οφείλεται στην ναυτική δύναμη των Αθηναίων. Μέχρι σήμερα η Ελλάδα είναι ένα από τα πιο ισχυρά και σημαντικά ναυτικά κράτη παγκοσμίως ενώ σύμφωνα με το ετήσιο συνέδριο της Price Waterhouse Coopers για την ναυτιλία επισημαίνεται ότι « Η ναυτιλία είναι κλάδος με ουσιαστική και συμβολική σημασία για την ελληνική οικονομία. Συνεισφέρει σημαντικά τόσο άμεσα όσο και έμμεσα- μέσω συνεργειών με άλλους κλάδους- άνω του 6% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα, ενώ συνιστά την αιχμή, αλλά και το πλέον αναγνωρίσιμο σύμβολο της επιτυχημένης εξωστρεφούς επιχειρηματικότητάς του Έλληνα, που ανταγωνίζεται με επιτυχία σε διεθνές επίπεδο».

Επίσης είναι χρήσιμο να επισημάνουμε ότι σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως και σύμφωνα με την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Η μελέτη της Lloyds List παρουσίασε ότι τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν 4.057 πλοία διαφόρων κατηγοριών με συνολική χωρητικότητα 184 εκατομμύρια τόνους. Σε σύγκριση με τα δεδομένα του προηγούμενου έτους, αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση της τάξης των 156 πλοίων.

Η Παρούσα μελέτη έχει ως στόχο να αναλύσει την χρηματοοικονομική κατάσταση έξι ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα. Η

χρηματοοικονομική ανάλυση αφορά τα έτη από 2010 μέχρι και το 2015 προκειμένου να διερευνηθεί η οικονομική πορεία των υπό μελέτη επιχειρήσεων πριν και μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση. Επίσης, σημαντικό σκέλος της παρούσας μελέτης είναι και η σύγκριση των επιχειρήσεων αυτών από τη σκοπιά της χρηματοοικονομικής τους επίδοσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι η παρακολούθηση της Χρηματοοικονομικής απόδοσης και διάρθρωσης 6 ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα. Η ανάλυση χρησιμοποιεί ιστορικά Χρηματοοικονομικά μεγέθη της περιόδου 2010-2015 προκειμένου να αποτυπώσει την τρέχουσα οικονομική πραγματικότητα που βιώνουν οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες. Η αναγνώριση των προοπτικών, των επενδυτικών ευκαιριών αλλά και των δομικών προβλημάτων που χαρακτηρίζουν τους βασικούς τομείς δραστηριότητας της Ελληνικής Οικονομίας έχει αξία εάν μπορεί να προσδιοριστεί μέσα από έναν συστηματικό τρόπο αξιολόγησης .

Η αξιολόγηση αυτή επιτυγχάνεται μέσα από τη χρήση κατάλληλων χρηματοοικονομικών δεικτών και την ανάλυση σχετικών τάσεων που κατηγοριοποιούν κλάδους και εταιρείες βάσει του μοντέλου «δυναμικής ανάπτυξης» και «χρηματοοικονομικής υγείας» (financial growth/health matrix model) σε 4 επιμέρους κατηγορίες οι οποίες περιγράφονται στον Πίνακα 2. Μέσα από το μοντέλο μπορούμε να παρατηρήσουμε την πορεία κλάδων και επιχειρήσεων και να αξιολογηθούν βάσει των προοπτικών ανάπτυξής τους και της χρηματοοικονομικής τους υγείας.

Ο επιτυχής συνδυασμός των δύο μεταβλητών δίνει υψηλότερη αξία, χωρίς όμως αυτό να δείχνει απαραίτητα και τις προοπτικές. Σε κάποιες περιπτώσεις η σημερινή χαμηλή αξιολόγηση σε κάποια ή και στις δύο μεταβλητές εκτός από τα προβλήματα που αναδεικνύει, κρύβει προοπτικές και ευκαιρίες για το αύριο. Προχωρώντας ένα βήμα παραπάνω, εξετάσαμε τη σχέση μεγέθους με τα χαρακτηριστικά του κλάδου. Με αυτό τον τρόπο παρατηρούμε διαφορετικές τάσεις σε ομοιογενείς κλάδους για εταιρείες με διαφορετικό χρηματοοικονομικό μέγεθος.

Τελικός σκοπός της έρευνας είναι να απαντήσει στο ερώτημα της αποτελεσματικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ο οποίος αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας.

1.2 Πηγές πληροφόρησης

Η ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω της συλλογής στοιχείων και της άντλησης σχετικών πληροφοριών όπως αυτές απεικονίζονται στις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών, για τις χρήσεις 2010 με 2015.

Θα πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:

- Χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων για όσες εταιρείες δημοσιεύουν ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, εκτός αν δηλώνεται διαφορετικά.

Πίνακας 1:Πρότυπο συγκέντρωσης/ ανάλυσης στοιχείων

Συγκρίσεις/αναλύσεις	Εξεταζόμενο πεδίο
Κατάσταση Οικονομικής Θέσης 2010-2015	Παρουσιάζονται συνοπτικά και εξετάζονται, βασικά κονδύλια της κατάστασης οικονομικής θέσης καθώς και οι μεταβολές τους, προκειμένου να αποτυπωθεί η χρηματοοικονομική θέση των κλάδων/εταιρειών. Παράλληλα, εξετάζεται η κατανομή μεταξύ μακροπροθέσμων και βραχυπροθέσμων στοιχείων του ενεργητικού και υποχρεώσεων.
Αποτελέσματα χρήσης 2010-2015	Παρουσιάζονται συνοπτικά και εξετάζονται, βασικά κονδύλια της κατάστασης συνολικών εσόδων καθώς και οι μεταβολές τους, προκειμένου να αποτυπωθεί η χρηματοοικονομική απόδοση των κλάδων/εταιρειών.
Βασικοί Αριθμοδείκτες 2010-2015	Παρατίθενται βοηθητικά βασικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες με σκοπό την αναγνώριση και ανάλυση σχέσεων και τάσεων τόσο αναφορικά με τη χρηματοοικονομική θέση όσο και την απόδοση των κλάδων/εταιρειών που περιλαμβάνονται στην ανάλυση.

- Στην ανάλυση που αφορά το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών, δεν έχουν συμπεριληφθεί εταιρείες οι οποίες ενοποιούνται από άλλες εταιρείες, μιας και οι τελευταίες συμμετέχουν με τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, οι οποίες ήδη περιλαμβάνουν τις πρώτες.

Πίνακας 2: Δυναμικής ανάπτυξης/ Χρηματοοικονομικής Υγείας

		ΥΓΕΙΑ	
Α Ν Α Π Τ Υ Ξ Η	Υ Ψ Η Λ Η	Spotlighters Υψηλή μόχλευση και προοπτική ανάπτυξης	Illuminators Υγιής χρηματοοικονομική διάρθρωση και προοπτική ανάπτυξης
	Χ Α Μ Η Λ Η	Gloomers Υψηλή μόχλευση και σχετικά περιορισμένη ή καθόλου ανάπτυξη	Moonlighters Υγιής χρηματοοικονομική διάρθρωση και σχετικά περιορισμένη ή καθόλου ανάπτυξη
		ΧΑΜΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ

1.3 Ταξινόμηση εταιρειών βάση μεγέθους

Οι εταιρείες του δείγματος ταξινομήθηκαν προκειμένου να γίνει πιο κατανοητή η ανάλυση:

- Η πρώτη ταξινόμηση αφορά την κατηγοριοποίηση των εταιρειών σε τομείς δραστηριότητας, ομαδοποιώντας κλάδους με ομοιογενή χαρακτηριστικά
- Η δεύτερη ταξινόμηση αφορά την κατάταξη των εταιρειών βάση του κλάδου δραστηριοποίησής τους ανεξαρτήτως το μεγέθους τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας

2.1 Ο Κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας χθες

Στις αρχές του 1930 η Ελλάδα βρίσκεται στη 10η θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατομμύρια. Ο ελληνικός στόλος ήταν παρών στα μεγαλύτερα λιμάνια της υδρογείου και όλες τις θάλασσες, μεταφέροντας κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη. Ιδιαίτερη δραστηριότητα εμφάνιζαν τα ελληνικά πλοία στον Δούναβη, όπου η ελληνική σημαία βρισκόταν πρώτη στον πίνακα κινήσεως τόσο από άποψη πλοίων όσο και από χωρητικότητα, ενώ με μεγάλη διαφορά ακολουθούσε η ιταλική και αγγλική σημαία.

Περισσότερα από 25 ελληνικά πλοία είχαν ναυλωθεί το 1935 από ιαπωνικές εταιρείες. Η δεκαετία του 1930 είχε ξεκινήσει με κρίση στη διεθνή ναυλαγορά. Υπολογίζεται ότι το 1931 στο σύνολο των ελληνικών πλοίων το 22% ήταν σε αργία. Μόνο στον Πειραιά αργούσαν 76 φορτηγά πλοία. Παρά το γεγονός αυτό, οι Έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν πλοία. Τα πλοία που αγόραζαν οι Έλληνες ήταν κυρίως αγγλικά φορτηγά 15-20 ετών το καθένα, αλλά και νεότερα, που κόστιζαν περισσότερο από 10.000 λίρες και είχαν μεταφορική ικανότητα 7-10 χιλιάδες τόνους φορτίου. Πρέπει να έχουμε υπόψη ότι στη δεκαετία 1930-1940, τα φορτηγά πλοία γραμμής είχαν κατά μέσο όρο χωρητικότητα 6.000-9.000 κοχ*, ενώ πετρελαιοφόρο 15.000 κοχ θεωρείται πολύ μεγάλο. Η κρίση του 1929 είχε σαν συνέπεια την πτώση των ναύλων και την υποτίμηση της αξίας των πλοίων κατά 67%. Η δυσπραγία της διεθνούς ναυλαγοράς που κράτησε αρκετά χρόνια, έστρεψε τους Έλληνες πλοιοκτήτες στις ξένες σημαίες.

Το 1932 σημειώνονται οι πρώτες εντάξεις ελληνόκτητων πλοίων σε αυτές με 40 πλοία να έχουν υψώσει ξένη σημαία, από τα οποία 22 την αγγλική και 10 την παναμαϊκή. Τα αίτια της ενέργειας αυτής του ελληνικού εφοπλισμού

ανάγονται όχι μόνο στη διεθνή κρίση αλλά και σε άλλα εσωτερικά προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας. Σε ξένες σημαίες και ιδιαίτερα σε σημαίες ευκολίας οδηγούνται σταδιακά και τα πλοία άλλων ναυτιλιακών χωρών, έτσι ώστε λίγο πριν λήξει η δεκαετία του 1930 να φέρει σημαία ευκολίας το 1,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα κυριότερα γεγονότα που σημειώθηκαν μέχρι την έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή αφορούσαν στην υποστήριξη της εθνικής ναυτιλίας από τις διάφορες χώρες μέσω του κρατικού τους μηχανισμού. Στον ελληνικό χώρο, η δεκαετία 1930-1939 έχει πάρα πολλά να παρουσιάσει στον τομέα της κρατικής πολιτικής, τόσο αρνητικά όσο και θετικά.

Γενικότερα πάντως η ελληνική ναυτιλιακή υποδομή υπήρξε πτωχή και παρατηρήσαμε τα πρώτα βήματα για τη βελτίωσή της. Η ναυτική πίστη εξέλειπε και τα κεφάλαια για τη δανειοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων ανευρίσκονται στο εξωτερικό. Στο τομέα αυτό η χώρα υστερούσε μέχρι το 1960, οπότε η εθνική τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας. Η έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου βρήκε την ελληνική ναυτιλία να έχει επιλύσει ένα χρόνιο ζήτημα, αυτό που αφορούσε στην αυτονομία της διοίκησης του εμπορικού ναυτικού. Το 1936 αποδεσμεύτηκε η εμπορική ναυτιλία από το πολεμικό ναυτικό με τη δημιουργία ξεχωριστού υφυπουργείου ναυτικών, αρμόδιο για ναυτιλιακά ζητήματα που μετατράπηκε αμέσως μετά σε υφυπουργείο εμπορικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε ακόμα το ναυτικό επιμελητήριο που άρχισε τις εργασίες του το 1937. Στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία υπηρέτούσαν το 1934 16.000 ναυτικοί, 18.000 το 1935 και 20.000 το 1938. Η δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας των 559 πλοίων και 1,4 εκατομμύριο το 1931 παρουσίασε στη δεκαετία 1930-1940 αξιόλογη εξέλιξη, αφού αυτή αριθμούσε σε 629 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,9 εκατομμύρια έχοντας περάσει από την 10η παγκόσμια θέση το 1931 στην 9η το 1939. Το ακαθάριστο εισόδημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας το 1939 ήταν 7,7 εκατ. Λίρες Αγγλίας και 250 εκατ. δρχ. ενώ το συνάλλαγμα που εισήχθη στην Ελλάδα σε 1,5 εκατ. λίρες.

Η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στον πόλεμο ήταν σημαντική. Σ' αυτόν έλαβε μέρος 600 περίπου πλοία του εμπορικού ναυτικού καθώς και 20.000

ναυτικοί. Όμως οι ελληνικές απώλειες σε πλοία κατά την διάρκεια του πολέμου ήταν 430 περίπου, καθώς και από την έναρξη μέχρι την λήξη του πολέμου η Ελλάδα θρήνησε 2.000 περίπου ναυτικούς. Η λήξη του 1945 βρήκε τις χώρες που είχαν συμμετάσχει στον πόλεμο σε δύσκολη θέση, να προσπαθούν να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους.

Η ελληνική ναυτιλία, εκτός από την μεγάλη απώλεια των πλοίων της βρέθηκε αντιμέτωπη σε μια εσωτερική αναστάτωση μεταξύ των πλοιοκτητών, ναυτικών και κράτους, στο αυξημένο κόστος λειτουργίας των πλοίων λόγω αταξίας των πληρωμάτων. Πλοία να αγοραστούν δεν υπήρχαν και οι ναυπηγικές σχάρες των ναυπηγείων των διαφόρων χωρών είχαν κλειστεί με παραγγελίες των ομοεθνών τους, με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό των Ελλήνων εφοπλιστών.

Τα μόνα διαθέσιμα φορτηγά ήταν τα αμερικάνικα liberties όπου η Ελλάδα απέκτησε συνολικά 100 liberties, τα 15 από τα οποία της είχαν παραχωρηθεί από την αμερικανική κυβέρνηση πριν λήξει ο πόλεμος. Το 1948 το εισόδημα της ελληνικής ναυτιλίας έφτασε τα 14 εκατ. δολάρια. Σημαντικό γεγονός της εποχής για την ελληνική ναυτιλία, ήταν η δυναμική είσοδος του εφοπλισμού στον τομέα των δεξαμενοπλοίων. Η δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων ανερχόταν σε 1.663 πλοία και η Ελλάδα απέκτησε 3 πλοία. Το 1949 η ελληνική ναυτιλία βρέθηκε με μεγάλο αριθμό πλοίων. Μόνο 23% των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου έφερε ελληνική σημαία. Ο ελληνόκτητος στόλος συνέχιζε να αυξάνεται και στη λήξη του 1950 αριθμούσε 989 πλοία όπου από αυτά 326 είχαν ελληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα ξένα. Με την δύναμη αυτή η Ελλάδα κατέλαβε την τρίτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, με κριτήριο την ιδιοκτησία και όχι τη σημαία.

Με στοιχεία του Lipyd's Register, η δύναμη της ναυτιλίας έφτασε το 1950 σε 30.852 πλοία. (Λαζάρου Θ. Χουμανίδη-Κωσταντίνου Α. Ζώη. Αθήνα 1999).

κοχ=Κόροι ολικής χωρητικότητας *

2.2 Ο Κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα

Στην σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία, όπως και οι περισσότεροι οικονομικοί κλάδοι παγκόσμια, έτσι και η ναυτιλία έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται ιστορικά χαμηλά επίπεδα ναύλων στις περισσότερες ναυλαγορές παγκοσμίως. Καθίσταται, συνεπώς, επιτακτική για την διοίκηση κάθε εταιρίας, η υιοθέτηση της κατάλληλης στρατηγικής, η οποία θα οδηγήσει στην όσο το δυνατό πιο αποδοτική λειτουργία, με γνώμονα την μακροπρόθεσμη κερδοφορία και ανάπτυξη. Οι Έλληνες εφοπλιστές παρουσιάζουν μία αξιοσημείωτη ιδιαιτερότητα κυρίως ως προς τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Είναι γεγονός ότι οι εφοπλιστικές ικανότητες δεν αντιμετώπιζαν την ναυτιλία ως μία επενδυτική πράξη αλλά σαν μία επιχείρηση η οποία θα είναι αποκλειστική πηγή εισοδήματος για αυτούς. Οι Έλληνες διατηρούν τον έλεγχο των επιχειρήσεών τους και καθορίζουν οι ίδιοι τις στρατηγικές αποφάσεις αλλά και τις λειτουργικές. Όταν η δυνατότητα του ελέγχου δεν μπορεί να υπάρχει τότε ανεξαρτητοποιούνται από το κοινό επιχειρηματικό σχήμα και δημιουργούν νέες επιχειρήσεις.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια περίπου η ελληνική ναυτιλία κατέχει κορυφαία θέση στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό κυρίως λόγω της παραδοσιακά πετυχημένης επιχειρησιακής στρατηγικής των Ελλήνων εφοπλιστών οι οποίοι κατέχουν εξειδικευμένη τεχνογνωσία προκειμένου να μπορούν να επιτυγχάνουν μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική παρουσία.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται κατά κύριο ρόλο στην μεταφορά φορτίων ενώ ένα μικρότερο ποσοστό ασχολείται με την αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών που εξυπηρετούν κατ' κύριο ρόλο μετακινήσεις εντός της Ελλάδας (Theotokas & Kaza, 2006).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η ελληνική ναυτιλία συντίθεται από μία σειρά ανταγωνιστικών παραγόντων που σχετίζονται με την επιχειρησιακή λειτουργία, την ανταγωνιστική κοστολόγηση και τις επενδυτικές αποφάσεις οι οποίες έχουν σημειώσει ιδιαίτερα επιτυχημένα αποτελέσματα κυρίως λόγω

των στρατηγικών αγοραπωλησιών που έχουν πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις (Theotokas & Progoulaki, 2004).

Σύμφωνα με τα παραπάνω είναι απαραίτητο να σημειώσουμε ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι εμφανής και επηρεάζει ένα μεγάλο μέρος των ελληνικών και διεθνών αγορών. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι το 2010 η Ελλάδα ήταν η πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο από την σκοπιά της χωρητικότητας με το μερίδιο αγοράς να ανέρχεται στο 16,2 % της παγκόσμιας αγοράς.

Ωστόσο όμως παρά τα παραπάνω θετικά αποτυπώματα της ελληνικής ναυτιλίας δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε στην επίδραση που είχε η παγκόσμια και η εγχώρια οικονομική κρίση στην ελληνική ναυτιλία.

Πιο συγκεκριμένα, η παγκόσμια ύφεση οδήγησε στην συνεχόμενη υποχώρηση της ζήτησης με αποτέλεσμα η παγκόσμια οικονομία να βρίσκεται το 2010-2011 σε μια διαρκή επιβράδυνση. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες χώρες όπως η Κίνα, η Ινδία και η Βραζιλία παρουσίαζαν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης φαίνεται ότι το 2011 αυτή η αναπτυξιακή διαδρομή διακόπηκε από την μείωση της ζήτησης δεδομένης της ύφεσης στην οποία εισήλθε η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αλλά και την μικρή ανάκαμψη της Αμερικάνικης οικονομίας.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των Ελλήνων εφοπλιστών το 2011 η παγκόσμια αγορά δεν κατάφερε να ανακάμψει από την κρίση που είχε πλήξει τις αγορές από το 2009 ενώ παράλληλα η αστάθεια και η αδυναμία πρόβλεψης των επερχόμενων κινδύνων δυσχέραιναν ακόμα περισσότερο την ήδη δύσκολη κατάσταση. Έτσι η ναυτιλία κλήθηκε να αντιμετωπίσει την υπερπροσφορά στην χωρητικότητα γεγονός που οδήγησε τελικά στην καθοδική συγκράτηση των τιμών των ναύλων ενώ όποιες θετικές τάσεις εμφανίζονταν φαίνεται να υπερκαλύφθηκαν από την πλεονάζουσα χωρητικότητα που αποτέλεσε και το βασικό πρόβλημα ανάκαμψης και για το 2012.

Σε ότι αφορά την ελληνική ναυτιλία το 2011 τα οικονομικά στοιχεία κινήθηκαν σε ικανοποιητικό επίπεδο με το ελληνικό νηολόγιο να αριθμεί 2,014 πλοία γεγονός και τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων να ανέρχονταν σε 439 πλοία. Ωστόσο όμως με την πάροδο των χρόνων η οικονομική κρίση δεν φαίνεται να υποχώρησε γεγονός που συντέλεσε στην συνεχή επιβράδυνση του εμπορίου με την υπερπροσφορά χωρητικότητας να αυξάνεται σε μεγάλο βαθμό από το 2011 μέχρι και το 2015. Το 2015 αποτέλεσε μια χρονιά που οι ναύλοι μειώθηκαν δραματικά σημειώνοντας μάλιστα ιστορικά χαμηλό ρεκόρ με την παγκόσμια αγορά να σημειώνει προσπάθειες ανάκαμψης (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2016).

Σε ότι αφορά την Ελλάδα το 2015 υπήρξε μια άκρος επεισοδιακή χρονιά η οποία χαρακτηρίστηκε από την πολιτική και κοινωνική αστάθεια, την χρηματοπιστωτική κρίση και την επιβολή ελέγχου στα τραπεζικά κεφάλαια (capital controls). Το πρωτοφανές κλείσιμο των ελληνικών τραπεζών σε συνδυασμό με την απαγόρευση εξόδου των κεφαλαίων επέφερε μια σοβαρή αναστάτωση στην καθημερινή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων η οποία όμως φαίνεται να ξεπεράστηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα εφόσον η οικονομία όφειλε να προσαρμοστεί σε αυτούς τους νέους περιορισμούς που διαρκούν μέχρι και σήμερα.

Συνέπεια της παραπάνω κατάστασης ήταν η κατακόρυφη μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η οποία μετά από την πάροδο των πρώτων μηνών εξομαλύνθηκε, αλλά ακόμα κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Γενικότερα, όπως αναφέραμε και προηγουμένως το 2015 ήταν μια ιδιαίτερα δύσκολη περίοδος για την ναυτιλία δεδομένου ότι η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε κοντά στο 3,1 % με τις αναπτυσσόμενες χώρες να σημειώνουν κι αυτές πτώση στην ανάπτυξη για Πέμπτη συνεχόμενη χρονιά (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2016).

Από την παραπάνω ανάλυση μπορούμε να εξάγουμε το βασικό συμπέρασμα ότι παρά το γεγονός ότι το μέγεθος του κλάδου της ναυτιλίας είναι τέτοιο που θα επέβλεπε κανείς σε γρήγορη ανάκαμψη από την οικονομική ύφεση, κάτι τέτοιο δεν συνέβη με αποτέλεσμα τόσο η εγχώρια όσο και η διεθνής ναυτιλία

να αντιμετωπίζει μέχρι και σήμερα τις επιπτώσεις που γέννησε η μεγάλη οικονομική ύφεση που χρονολογείται σε διεθνές επίπεδο το 2009.

2.3 Η Ελληνική ναυτιλία αύξησε 70% το μέγεθος του στόλου της μεταξύ 2009-16

Σε «κερδισμένους» της κρίσης των τελευταίων ετών, στην παγκόσμια αλλά και την ελληνική οικονομία, κατατάσσονται οι Έλληνες εφοπλιστές, καθώς από το 2009 μέχρι σήμερα έχουν κατορθώσει να εδραιώσουν την κυριαρχία τους στην παγκόσμια ναυτιλία, τη στιγμή που άλλες χώρες έκαναν βήματα προς τα πίσω. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιοποίησε ο μεγαλύτερος ναυλομεσιτικός οίκος Clarksons, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 18% του παγκόσμιου στόλου με βάση τη μεταφορική ικανότητα (σε τόνους dwt*), καθώς ο ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται σε 333 εκατ. τόνους dwt, πλέον 40 εκατ. τόνων πλοίων

Είναι χαρακτηριστικό ότι από το 2009 έως σήμερα, το μέγεθος του ελληνικού στόλου έχει αυξηθεί κατά 70%, δείγμα των τεράστιων επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Clarksons, οι Έλληνες ελέγχουν πλοία 196 εκατομμυρίων τόνων (gross tonnage), μέγεθος που αντιπροσωπεύει το 16% του παγκόσμιου στόλου, ενώ ακολουθούν η Ιαπωνία με μερίδιο 13% και η Κίνα με μερίδιο 11%. Στην τέταρτη θέση κατατάσσεται η Γερμανία, η οποία έχει υποστεί και τις μεγαλύτερες απώλειες από το 2009 μέχρι σήμερα. Το μερίδιο των Γερμανών πλοιοκτητών στον παγκόσμιο στόλο δεν ξεπερνά σήμερα το 7%, ενώ το 2009 βρισκόταν στο 9% και η χώρα ήταν στην τρίτη θέση, πάνω από την Κίνα. Ωστόσο, στα χρόνια που ακολούθησαν και μέχρι το 2012, η Κίνα κατόρθωσε να διπλασιάσει τον δικό της στόλο, κατακτώντας την τρίτη θέση παγκοσμίως, όπου παραμένει.

Όπως αναφέρει η Clarksons, η περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά είναι και το πρώτο ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως, με βάση τις εγκατεστημένες

ναυτιλιακές εταιρείες και τον στόλο που αυτές ελέγχουν, ενώ ακολουθούν οι πόλεις του Τόκιο (Ιαπωνία), του Αμβούργου (Γερμανία), της Σιγκαπούρης και του Χονγκ Κονγκ, που συμπληρώνουν την πρώτη πεντάδα.

*dwt= **Deadweight tonnage =Χωρητικότητα πλοίου**

Σε ό,τι αφορά τη σύνθεση του ελληνικού στόλου, προκύπτει ότι το 47% αυτού αφορά φορτηγά πλοία, με το υπόλοιπο 35% να είναι δεξαμενόπλοια διαφόρων ειδών και μεγεθών. Συνολικά δηλαδή, το 85% του στόλου αφορά τις δύο αυτές κατηγορίες, μέγεθος σχετικά σταθερό κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών.

Παράλληλα, το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται πλέον σε 11%, ενώ των πλοίων μεταφοράς υγραερίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LPG/LNG) αγγίζει το 4%. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε ελληνικά χέρια βρίσκεται το 21% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ή συνολικά 167 εκατ. τόνοι dwt, ποσοστό ανάλογο με εκείνο της Ιαπωνίας, ενώ έπεται με μερίδιο 16% η Κίνα. Στα δεξαμενόπλοια, η Ελλάδα επίσης κατέχει τα πρωτεία με 127 εκατ. τόνους dwt και μερίδιο 25%, μακράν της δεύτερης Κίνας που διαθέτει μερίδιο 8%.

Ενδεικτικό των σημαντικών επενδύσεων που πραγματοποιούν τα ελληνικά συμφέροντα είναι ότι και το 2015 παρέμειναν στην κορυφή των αγοραστών, αλλά και των πωλητών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Αντιθέτως, έχουν αρχίσει να περιορίζουν την έκθεσή τους σε νεότευκτα πλοία, μειώνοντας τις παραγγελίες τους στα ναυπηγεία. Το 2015 το σχετικό ποσό δεν ξεπέρασε τα 7 δισ. δολάρια (περίπου 6,3 δισ. ευρώ), έναντι 13,1 δισ. δολαρίων που επένδυσαν οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες και 10,7 δισ. δολάρια παραγγελιών που υπέβαλαν οι Κινέζοι πλοιοκτήτες.(Γιάννης Ρουσάνογλου, Επιχειρήσεις 1-06-2016, Καθημερινή)

2.4 Οι κλάδοι της ναυτιλίας

Η βιομηχανία της ναυτιλίας φέρει ένα βασικό χαρακτηριστικό: τον παγκοσμιοποιημένο της χαρακτήρα ο οποίος αναπτύσσεται σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και πολύπλοκο περιβάλλον.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από μία σειρά κλάδων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τύπους πλοίων και φορτίων που μεταφέρουν. Δηλαδή, ο πιο διαδεδομένος διαχωρισμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πραγματοποιείται σύμφωνα με τους τύπους των πλοίων που κατέχει η επιχείρηση ή των φορτίων που μεταφέρει.

Οι κλάδοι είναι οι εξής:

1. Χύδην φορτηγός ναυτιλίας – Φορτηγά πλοία
2. Ναυτιλία τακτικών γραμμών
3. Επιβατηγός ναυτιλία

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΤΕΡΑ

2.4.1. Χύδην φορτηγός ναυτιλίας

Τα γενικά φορτία στην σημερινή εποχή μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containership). Τέτοια φορτία μπορεί να είναι ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχτεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Ακόμα, πλοία γενικού φορτίου είναι και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων (Roll-On/ Roll-Off) τα οποία οχήματα μπορούν να μπουν μέσα στο πλοίο και να ξεφορτώσουν και φορτίο.

2.4.2 Ναυτιλία τακτικών γραμμών

Η παροχή υπηρεσιών για τα πλαίσια τακτικών γραμμών αναφέρεται στην ύπαρξη ενός αριθμού πλοίων, που βρίσκονται κάτω από όμοια πλοιοκτησία ή διαχειριστική εταιρεία, που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων.

Αυτού του είδους πλοίου εκτελούν μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη δική τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων. Συνεπώς, πρόκειται για βασικά στοιχεία που προσδίδουν στη αγορά μια έντονη μορφή ολιγοπωλίου.

2.4.3 Επιβατηγός ναυτιλία

Η επιβατηγός ναυτιλία, και ιδιαίτερα η ακτοπλοΐα, αποτελεί ξεχωριστό κεφάλαιο για την Ελλάδα. Αποτελεί μία από τις ελάχιστες δραστηριότητες που έχουν συναφθεί χρονικά με την εξέλιξη του νεότερου ελληνικού κράτους λίγες δεκαετίες μετά την απελευθέρωση από την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η πολυνησιακή δομή της ελληνικής επικρατείας δημιούργησε από πολύ νωρίς την ανάγκη τακτικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης περιοχών με το μοναδικό τότε μέσο μεταφοράς που επέτρεπε την σύνδεση με απομακρυσμένους προορισμούς, το πλοίο. Από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, η Ελλάδα είχε αποκτήσει τη δική της συγκροτημένη ακτοπλοϊκή υποδομή με σύγχρονα σκάφη, τα οποία είχαν ναυπηγηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο για λογαριασμό της ελληνικής κυβέρνησης και τέθηκαν στο στόλο κρατικής ατμοπλοϊκής εταιρείας που συστάθηκε με έδρα την ακμάζουσα τότε Ερμούπολη.

Η ελληνική ακτοπλοΐα πραγματοποιεί ένα σημαντικό έργο: ενώνει την ηπειρωτική με την νησιώτικη Ελλάδα κι ως εκ τούτου, δεδομένου του αριθμού των νησιών και του τουρισμού- αποτελεί και μια από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές δυνάμεις στην Ευρώπη μαζί με την Ιταλία. Οι επιχειρήσεις του κλάδου διαθέτουν στόλους με σύγχρονα τεχνολογικά χαρακτηριστικά αλλά και αυξημένη χωρητικότητα γεγονός που οφείλεται στην απόσυρση παλαιότερων πλοίων και στην αγορά νέων που πραγματοποιήθηκε την τελευταία δεκαετία.

2.5 Ελληνική Ναυτιλία : Βασικός μοχλός ανάπτυξης

Σύμφωνα με μια έρευνα της διεθνούς συμβουλευτικής εταιρείας The Boston Consulting Group (BCG), κινητήριος δύναμη για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας μπορεί να αποδειχθεί η ναυτιλία. Στην έρευνα της, η οποία και αναφέρεται στα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου(shipping cluster),η BCG σημειώνει ότι ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει περίπου 13,4 δισεκατομμύρια, πόσο που αντιστοιχεί στο 6% του Ελληνικού ΑΕΠ, βάσει στατιστικών του 2010. Η άμεση συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται στα περίπου 7,6 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του Ελληνικού ΑΕΠ.

Γενικότερα τα τελευταία χρόνια ο κλάδος της ακτοπλοΐας παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη, με υψηλές επενδύσεις και βελτιώσεις του υπάρχοντος στόλου για ναυπηγήσεις νεότευκτων πλοίων, αφού αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας. Με αποτέλεσμα την συνεχή βελτίωση του υπάρχοντος στόλου οι οποίες έχουν μειώσει αρκετά την διάρκεια των δρομολογίων σε σύγκριση με το παρελθόν που καθιστούν την ακτοπλοΐα ακόμη πιο ανταγωνιστική έναντι των αεροπορικών μεταφορών. Λόγω του νησιώτικου χαρακτήρα της, η Ελλάδα προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες, αφού διασφαλίζει την διασύνδεση των εκατοντάδων ελληνικών νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα. Σύμφωνα με έρευνες η Ελλάδα υπολογίζει πως ελέγχει μερίδιο της τάξης του 18% της ευρωπαϊκής ακτοπλοϊκής κίνησης, ενώ έχει μόνο το 2,2% των πληθυσμών της Ε.Ε. Σχετικά με τις άγονες γραμμές μόλις το 3% των συνολικών διαδρομών επιχορηγείται από το κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν 44 μικρά νησιά. Μια ανέκαθεν ναυτιλιακή χώρα αποτελούσε παραδοσιακά η Ελλάδα. Στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας έχει παίξει σημαντικό ρόλο, καθώς και στην αύξηση του κύρους της διεθνώς, η εμπορική ναυτιλία. Επιπρόσθετα ο νησιώτικος χαρακτήρας της χώρας δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες. Ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός, καθώς τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία που διαθέτει, λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν εκατομμύρια επιβάτες και και οχήματα κάθε χρόνο, συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά

εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορών και του τουρισμού (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

3.1 Έννοια και σκοπός της αναλύσεως

Με την κατάρτιση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων ή αλλιώς των λογιστικών καταστάσεων, ο ρόλος της λογιστικής τουλάχιστον από τεχνικής απόψεως τελειώνει. Σ' αυτό το σημείο η λογιστική έρχεται να παίξει έναν άλλο πιο σπουδαίο ρόλο, ο οποίος έχει να κάνει με την διερεύνηση, ερμηνεία και συνέχεια αξιολόγηση των στοιχείων των λογιστικών αυτών καταστάσεων. Οι λογιστικές καταστάσεις οι οποίες αποτελούν σημαντική πηγή πληροφοριών, παρέχουν όλα εκείνα τα στοιχεία που χρειάζεται να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για την οικονομική μονάδα έτσι ώστε να μπορεί να πάρει μια ολοκληρωμένη εικόνα για μια επιχειρηματική μονάδα που είναι απαραίτητες και κάποιες άλλες πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνονται στους απολογισμούς που καταρτίζουν οι επιχειρήσεις, καθώς επίσης και άλλα εξωλογιστικά δεδομένα. Έτσι οι όποιες σημειώσεις που συνοδεύουν τις λογιστικές καταστάσεις αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι των τελευταίων και πρέπει να μελετώνται προσεκτικά κατά την διάρκεια της ανάλυσης και της αξιολόγησης των δεδομένων της οικονομικής μονάδας.

Σύμφωνα με τα όσα είπαμε παραπάνω ,η πλέον σημαντική πηγή πληροφοριών για την οικονομική δραστηριότητα μιας επιχείρησης είναι οι βασικές λογιστικές καταστάσεις , δηλαδή ο ισολογισμός και η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως. Σε αυτές τις καταστάσεις παρουσιάζονται τα περιουσιακά στοιχεία της οικονομικής μονάδας, οι πηγές προέλευσης των

κεφαλαίων της καθώς επίσης και τα οικονομικά αποτελέσματα από τις δραστηριότητες της.

Σε αυτό σημείο θα πρέπει να επισημάνουμε ορισμένα μειονεκτήματα τα οποία παρουσιάζουν οι λογιστικές καταστάσεις και τα οποία καθιστούν πιο δύσκολο το έργο του αναλυτή. Πιο συγκεκριμένα τα μειονεκτήματα είναι τα εξής:

- Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται στις λογιστικές καταστάσεις είναι συνοπτικά και ανομοιόμορφα, εφόσον για την κατάρτιση τους δεν ακολουθείται κάποιος συγκεκριμένος και υποχρεωτικός τύπος από το σύνολο των οικονομικών μονάδων.
- Ο χρόνος που κατά γενικό κανόνα, μεσολαβεί από το τέλος της χρήσεως στην οποία αναφέρονται μέχρι και την στιγμή που δημοσιεύονται και γίνονται γνωστές στο ευρύ κοινό είναι αρκετά μεγάλος.

3.2 Τι είναι δείκτης, ποιοι χρησιμοποιούν τους δείκτες

Όλοι μας κατά καιρούς έχουμε χρησιμοποιήσει αριθμοδείκτες. Δείκτης είναι η σχέση ενός αριθμού με έναν άλλο και μπορούν να απεικονιστούν είτε σαν λόγος αυτών είτε ως εκατοστιαία αναλογία αυτών. Οι ενδιαφερόμενες ομάδες που χρησιμοποιούν δείκτες είναι οι εξής:

Οι τράπεζες χρησιμοποιούν δείκτες έτσι ώστε να διαπιστωθούν αν η εταιρία είναι σε θέση να αποπληρώσει τα δάνεια της.

- Οι μέτοχοι οι οποίοι ενδιαφέρονται για την αξία της εταιρίας τους διαχρονικά αλλά και σε σχέση με άλλες εταιρείες του ίδιου κλάδου.
- Οι οικονομικοί αναλυτές οι οποίοι ενδιαφέρονται για τη λήψη επενδυτικών αποφάσεων.
- Οι ορκωτοί ελεγκτές- λογιστές, οι οποίοι ενδιαφέρονται για την έκφραση γνώμης επί των οικονομικών καταστάσεων σε σχέση με την συσχέτιση της δραστηριότητα της εταιρίας. Όλες οι ανωτέρω ενδιαφερόμενες

ομάδες, χρησιμοποιούν επιλεγμένους δείκτες για να αποκομίσουν την πληροφορία που είναι χρήσιμη γι' αυτές.

3.3 Ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών

Η ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών επιτρέπει την εκτίμηση της προηγούμενης, της τωρινής και της προβλεπόμενης χρηματοοικονομικής κατάστασης και απόδοσης μίας επιχείρησης. Με τον τρόπο αυτό , αποκαλύπτονται τα δυνατά και αδύνατα σημεία της εξεταζόμενης επιχείρησης. Η αναγνώριση των δυνατών σημείων είναι σημαντική, διότι τότε μόνο αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν προς όφελος της επιχείρησης. Από την άλλη πλευρά, η αναγνώριση των αδύνατων σημείων βοηθά την επιχείρηση να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα.

Για παράδειγμα, είναι επαρκή τα αποθέματα που έχει μια μία επιχείρηση για την στήριξη των προβλεπόμενων πωλήσεων της; Μήπως οι απαιτήσεις(εισπρακτέοι λογαριασμοί) της επιχείρησης είναι υπερβολικές σε σχέση με τις πωλήσεις της, κατάσταση που δείχνει μια μάλλον χαλαρή πολιτική είσπραξης των οφειλόμενων; Απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά, καθώς και σε άλλα συναφή, προσπαθεί να δώσει η ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών.

Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες μπορούν να ταξινομηθούν σε έξι μεγάλες κατηγορίες, οι οποίες είμαι οι εξής:

1. Δείκτες ρευστότητας
2. Δείκτες δραστηριότητας
3. Δείκτες χρέους ή μόχλευσης
4. Δείκτες οικονομικής κάλυψης
5. Δείκτες απόδοσης
6. Δείκτες αποτίμησης

3.4 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ (Ratio Analysis)

3.4.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (Liquidity ratios)

Η έννοια της ρευστότητας αναφέρεται στην ικανότητα μιας επιχείρησης να μπορεί να ικανοποιεί τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της και υποδηλώνει δυνατότητα μετατροπής ενεργητικών στοιχείων σε διαθέσιμα. Ένας υψηλός βαθμός ρευστότητας ωφελεί τόσο τους μετόχους όσο και τους πιστωτές. Μια υψηλή ρευστότητα επιτρέπει επίσης στη διοίκηση μιας επιχείρησης να επωφελείται από τις διάφορες ευκαιρίες που εμφανίζονται, για να αυξήσει τα κέρδη. Ενδείξεις για τη ρευστότητα μιας επιχείρησης τη χρονική στιγμή κατάρτισης των λογιστικών καταστάσεων παρέχονται από μία σειρά αριθμοδεικτών, οι οποίοι θα εξεταστούν στη συνέχεια. (Γκίκα Δημητρίου Χ. Αθήνα 2002, Εκδόσεις Γ. Μπένου).

Η σπουδαιότητα της ρευστότητας μπορεί καλύτερα να εξεταστεί μελετώντας τις επιπτώσεις που προέρχονται από την αδυναμία μιας επιχείρησης να αντιμετωπίσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Η ρευστότητα αποτελεί ένα τρόπο κρίσης, αποτελεί σημαντικό παράγοντα σταθερότητας και προόδου για κάθε επιχείρηση. Ωστόσο, η υπερβολική ρευστότητα βλάπτει την Αποδοτικότητα ενώ η ανεπαρκής Ρευστότητα επιφέρει ταμιακή στενότητα ικανή να οδηγήσει σε αποσύνθεση. Δηλαδή η έλλειψη ρευστότητας εμποδίζει μια επιχείρηση να εκμεταλλευθεί το πλεονέκτημα ευνοϊκών εκπτώσεων ή κερδοσκοπικές ευκαιρίες. Επίσης συνεπάγεται περιορισμένες ευκαιρίες και περιορισμούς στις διοικητικές ενέργειες. Περισσότερο ακραία προβλήματα ρευστότητας απεικονίζουν την αδυναμία μιας επιχείρησης να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις. Κάτι τέτοιο μπορεί να οδηγήσει σε αναγκαστική πώληση επενδύσεων και περιουσιακών στοιχείων και στην περισσότερο οδυνηρή μορφή στην χρεοκοπία και στην πτώχευση(Λαζαρίδης- Παπαδόπουλος 2010, Επιχειρηματική ανάλυση και προσδιορισμός αξίας)

Οι δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν στην παρακάτω μελέτη είναι:

- Δείκτης γενικής ρευστότητας
- Δείκτης ταμειακής ρευστότητας

3.4.1.1 Δείκτης γενικής ρευστότητας (Current ratio)

Ο αριθμοδείκτης έμμεσης ρευστότητας, ο οποίος είναι γνωστός και ως αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας ή κυκλοφοριακής ρευστότητας ή κεφαλαίου κίνησης. Ο αριθμοδείκτης έμμεσης ρευστότητας δείχνει εάν το κυκλοφορούν ενεργητικό και οι μεταβατικοί λογαριασμοί του ενεργητικού αρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και τους μεταβατικούς λογαριασμούς του παθητικού. Πρόκειται για τον πιο διαδεδομένο χρηματοοικονομικό δείκτη μέτρησης της ρευστότητας. Συνήθως το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού περιλαμβάνει τα αποθέματα, τις απαιτήσεις, τα χρεόγραφα και οποιαδήποτε ταμειακά αποθέματα. Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων αποτελούν οι τράπεζες, πιστωτές- προμηθευτές, ασφαλιστικοί οργανισμοί, δεδουλευμένες δαπάνες, προκαταβολές πελατών κλπ. Ο δείκτης παρουσιάζει όχι μόνο ένα μέτρο για τη ρευστότητα μίας επιχείρησης, αλλά και το περιθώριο ασφαλείας σε κεφάλαια κίνησης. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Δείκτης Γενικής Ρευστότητας: } \frac{\text{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}}{\text{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ}}$$

3.4.1.2 Δείκτης ταμειακής ρευστότητας (Cash ratio)

Οι αριθμοδείκτες ταμειακής ρευστότητας παρουσιάζουν τον αυστηρότερο τρόπο μέτρησης της ικανότητας μιας επιχείρησης να ικανοποιεί τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. (Γκίκα Δημητρίου Χ. Αθήνα 2002, Εκδόσεις Γ. Μπένου) Δείχνει δηλαδή πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ο τύπος υπολογισμού είναι:

Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας:

$$\frac{\text{ΜΕΤΡΗΤΑ-ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ (ΜΕΤΟΧΕΣ)}}{\text{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ}}$$

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι πέρα από τους αριθμοδείκτες ρευστότητας, για τον προσδιορισμό της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης μίας επιχείρησης καθώς επίσης και της ικανότητας της να ανταπεξέρχεται στις τρέχουσες υποχρεώσεις της θα πρέπει να λαμβάνουμε υπόψιν μας και τους παρακάτω παράγοντες που επηρεάζουν:

1. Το ύψος των τρεχουσών λειτουργικών δαπανών
2. Η ύπαρξη ή όχι εποχικότητας στις πωλήσεις της.
3. Η Πιστοληπτική ικανότητα απο τις τράπεζες

3.4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (Activity ratios)

Η χρησιμοποίηση τους αποσκοπεί στο να μετρήσουν το βαθμό στον οποίο μία οικονομική μονάδα είναι αποτελεσματική στη διαχείριση των περιουσιακών της στοιχείων, πόσο ικανοποιητικά ή όχι δηλαδή τα χρησιμοποιούν. Τόσο η διοίκηση μιας οικονομικής μονάδας όσο και άλλα πρόσωπα τα οποία ενδιαφέρονται για την οικονομική μονάδα στοχεύουν ή επιθυμούν στην όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων.

Η παραγωγικότητα μίας οικονομικής μονάδας και ο βαθμός χρησιμοποίησης των περιουσιακών στοιχείων μπορεί να υπολογιστεί με διάφορες μεθόδους. Αυτό που ισχύει κατά γενικό κανόνα για όλες τις επιχειρήσεις είναι ότι είναι προς όφελος της οικονομικής μονάδας να χρησιμοποιεί σε εντατικό βαθμό τα περιουσιακά της στοιχεία. Μέσα από την χρησιμοποίηση κάποιων αριθμοδεικτών δραστηριότητας μπορούν οι οικονομικοί αναλυτές να προσδιορίσουν σε ποιο βαθμό τα περιουσιακά στοιχεία μίας επιχείρησης(απαιτήσεις, αποθέματα) μετατρέπονται σε ρευστά. Παρατηρώντας τα οικονομικά δεδομένα μίας οικονομικής μονάδας ο αναλυτής μπορεί να προχωρήσει σε κάποιες διαπιστώσεις, οι οποίες μπορεί να έχουν σχέση για παράδειγμα με το ύψος των αποθεμάτων μίας επιχείρησης.

Οι κυριότεροι δείκτες δραστηριότητας που θα χρησιμοποιηθούν σε αυτήν την μελέτη είναι:

- Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων
- Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού
- Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων

3.4.2.1 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων(*Inventories turnover ratio*)

Ένα μέτρο για το βαθμό που μία οικονομική μονάδα χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία είναι η ικανότητα της να πωλεί τα αποθέματα της σε μικρό χρονικό διάστημα. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων: } \frac{\text{ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ}}{\text{ΜΕΣΟ ΑΠΟΘΕΜΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ}}$$

Γενικά αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων τόσο αποτελεσματικά λειτουργεί η οικονομική μονάδα. Γι' αυτό το λόγο οι καλές οργανωμένες επιχειρήσεις επιδιώκουν να διατηρούν το δυνατό χαμηλότερο ποσό αποθεμάτων.

3.4.2.2 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού (*Asset turnover ratio*)

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας του ενεργητικού μίας οικονομικής μονάδας δείχνει το βαθμό που χρησιμοποιούνται τα στοιχεία του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις. Προκύπτει διαιρώντας το σύνολο των καθαρών πωλήσεων μίας οικονομικής μονάδας με το σύνολο των περιουσιακών της στοιχείων, τα οποία χρησιμοποιούνται κατά την διάρκεια της συγκεκριμένης χρήσης για την πραγματοποίηση των πωλήσεών της. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού: } \frac{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ}}$$

Με τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη μπορούμε να γνωρίζουμε αν υπάρχει ή όχι υπερεπένδυση κεφαλαίων στην οικονομική μονάδα, πάντα σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιεί.

Βλέποντας έναν υψηλό αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού καταλαβαίνουμε ότι η οικονομική μονάδα προβαίνει σε εντατική χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων, προκειμένου να πραγματοποιήσει τις πωλήσεις της

3.4.2.3 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων(Fixed asset turnover ratio)

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων δείχνει το βαθμό στον οποίο χρησιμοποιούνται τα πάγια περιουσιακά στοιχεία μιας οικονομικής μονάδας, σε σχέση με τις πωλήσεις της. Προκύπτει διαιρώντας τις καθαρές πωλήσεις της χρήσης με τα συνολικά καθαρά πάγια της οικονομικής μονάδας, στα οποία όμως δεν συμπεριλαμβάνονται οι προσωρινές επενδύσεις και τα άυλα πάγια περιουσιακά στοιχεία. Μια μείωση του εν λόγω αριθμοδείκτη θα μπορούσε να μαρτυρά υπερεπένδυση σε πάγια στοιχεία. Ενώ μία αύξηση του θα μπορούσε να μαρτυρά μία εντατικοποίηση στη χρήση των παγίων στοιχείων, χωρίς όμως να είναι απολύτως βέβαιο. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Δείκτης Κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων} = \frac{\text{Καθαρές Πωλήσεις}}{\text{Καθαρό πάγιο ενεργητικό}}$$

Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης αυτός, τόσο πιο εντατικά χρησιμοποιούνται τα πάγια περιουσιακά στοιχεία από την οικονομική μονάδα σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιεί.

3.4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Profitability ratios)

Η χρησιμοποίησή τους αποσκοπεί στο να υπολογίσουν την αποδοτικότητα μίας οικονομικής μονάδας, την αποδοτικότητα των κερδών της καθώς επίσης και την ικανότητα της διοικήσεως της.

Εξίσου σημαντική για την οικονομική μονάδα είναι και η ανάλυση της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όλες οι οικονομικές μονάδες έχουν σκοπό το κέρδος και κατά συνέπεια οι ενδιαφερόμενοι δίνουν μεγάλη σημασία στο πόσο αποδοτική υπήρξε αυτή από απόψεως κερδών, καθώς επίσης και ποιες οι προοπτικές της για το μέλλον. Η αποδοτικότητα της οικονομικής μονάδας αντανακλά την ικανότητα της τελευταίας να πραγματοποιεί κέρδη. Προκειμένου να υπολογιστεί η αποδοτικότητα χρησιμοποιούνται διάφορα κριτήρια, όπως είναι η πορεία του όγκου των πωλήσεων, της παραγωγής, των κερδών κ.λπ. Ωστόσο, τα κριτήρια αυτά προκειμένου να αποκτήσουν ουσιαστική σημασία θα πρέπει πέρα από το να συσχετιστούν και με άλλα μεγέθη τα οποία έχουν, άμεση ή έμμεση, σχέση με την οικονομική μονάδα.

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας ασχολούνται με τις σχέσεις κερδών και απασχολουμένων στην οικονομική μονάδα κεφαλαίων καθώς επίσης και με τις σχέσεις μεταξύ κερδών και πωλήσεων.

Οι κυριότεροι δείκτες αποδοτικότητας που θα χρησιμοποιηθούν σε αυτήν την μελέτη είναι:

- Δείκτης καθαρού περιθωρίου
- Δείκτης μικτού περιθωρίου
- Δείκτης απόδοσης ενεργητικού
- Δείκτης οικονομικής μόχλευσης
- Δείκτης απόδοσης ίδιων κεφαλαίων

3.4.3.1. Δείκτης Καθαρού περιθωρίου ή Καθαρού κέρδους (Net profit margin)

Ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που πετυχαίνει η οικονομική μονάδα από τις πωλήσεις της, δηλαδή μας πληροφορεί για το κέρδος που έχει από τις λειτουργικές της δραστηριότητες.

Προκύπτει διαιρώντας τα καθαρά λειτουργικά κέρδη μίας περιόδου με το σύνολο των καθαρών πωλήσεων της ίδιας περιόδου. Στα καθαρά λειτουργικά κέρδη δεν περιλαμβάνονται τα τυχόν μη λειτουργικά έσοδα και κέρδη, όπως είναι για παράδειγμα προσωρινές επενδύσεις ή κληρώσεις λαχνών κ.λπ., καθώς επίσης και τα μη λειτουργικά έξοδα και ζημιές, όπως είναι για παράδειγμα ζημιές από πυρκαγιά.

Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου ή καθαρού κέρδους} = \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΕΡΔΗ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ}} \times 100$$

Ωστόσο, ενδέχεται τα συγκεκριμένα στοιχεία να επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το τελικό αποτέλεσμα και για αυτό το λόγο αρκετές φορές προκειμένου να υπολογίσουμε τον παραπάνω αριθμοδείκτη λαμβάνουμε υπόψη τα καθαρά κέρδη της χρήσης. Τα τελευταία προκύπτουν προσθέτοντας τα διάφορα έσοδα και αφαιρώντας τα διάφορα έξοδα.

Συνεπώς:

$$\text{Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου ή καθαρού κέρδους} = \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ}} \times 100$$

Όσο μεγαλύτερος είναι ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους τόσο πιο επικερδής είναι η οικονομική μονάδα. Πρόκειται για έναν αριθμοδείκτη πολύ σημαντικό, τόσο από την διοίκηση όσο και πολλούς αναλυτές οι οποίοι βασίζουν τις προβλέψεις τους για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη.

3.4.3.2. Αριθμοδείκτης Μικτού περιθωρίου ή Μικτού κέρδους(*Gross profit margin*)

Ο αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους δείχνει το μικτό κέρδος που απολαμβάνει μία οικονομική μονάδα από την πώληση προϊόντων 100€. Προκύπτει διαιρώντας τα μικτά κέρδη χρήσης με τις καθαρές πωλήσεις αυτής. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους:

$$\frac{\text{ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΧΡΗΣΗΣ}} \times 100$$

Ένας δεύτερος τρόπος υπολογισμού του ποσοστού μικτού κέρδους είναι ένα από την αξία πώλησης αφαιρέσουμε το κόστος πωληθέντων και τη διαφορά την εκφράσουμε σε ποσοστό επί τοις εκατό της αξίας πώλησης. Βεβαίως αυτός ο τρόπος υπολογισμού είναι εφικτός μόνο στην περίπτωση που η οικονομική μονάδα προβαίνει σε δημοσίευση του κόστους πωληθέντων. Έτσι ο αριθμοδείκτης κόστους πωληθέντων θα προκύπτει αν διαιρέσουμε το κόστος πωληθέντων προϊόντων με τις καθαρές πωλήσεις, της συγκεκριμένης περιόδου. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

Αριθμοδείκτης κόστους πωληθέντων προς καθαρές πωλήσεις

$$= \frac{\text{ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ}} \times 100$$

Μέσου του αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου μπορούμε να γνωρίζουμε τόσο τη λειτουργική αποτελεσματικότητα μίας επιχείρησης, όσο και την πολιτική τιμών που ακολουθεί.

Ένα αρκετό υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους θεωρείται μια πολύ ευνοϊκή ένδειξη για την πορεία της επιχείρησης, αφού έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τα λειτουργικά και άλλα έξοδα της, ενώ παράλληλα της απομένει ικανοποιητικό καθαρό κέρδος, σε σχέση πάντα με τις πωλήσεις της και τα ίδια κεφάλαια που απασχολεί. Εδώ πρέπει να διευκρινίσουμε ότι ενδέχεται μια επιχείρηση να θέσει σκόπιμα ένα χαμηλό περιθώριο κέρδους, στοχεύοντας σε αύξηση του όγκου των πωλήσεων της και διεύρυνσής της παρουσίας της στην Αγορά .

Τέλος να αναφέρουμε και στην περίπτωση εκείνη ενός χαμηλού αριθμοδείκτη, ο οποίος μπορεί να αποτελεί ένδειξη ότι η επιχείρηση έχει προβεί σε επενδύσεις, οι οποίες όμως δεν δικαιολογούνται από το ύψος των πωλήσεων της, γεγονός που ενδέχεται να προκαλέσει αυξημένο κόστος παραγωγής των προϊόντων της. Εάν ο αριθμοδείκτης μικτού παραμένει σταθερός, ενώ ο αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους παρουσιάζει κάμψη, παρέχεται η πληροφορία ότι τα έξοδα λειτουργία της οικονομικής μονάδας αυξάνονται δυσανάλογα σε σχέση με τις πωλήσεις της.

3.4.3.3 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού(Return on total assets)

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την αποδοτικότητα των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της οικονομικής μονάδας, καθώς επίσης και των επί μέρους τμημάτων αυτής ενώ συγχρόνως αποτελεί είδος αξιολογήσεως και ελέγχου της διοικήσεως της.

Προκύπτει διαιρώντας το σύνολο των λειτουργικών κερδών της χρήσης με το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων, δηλαδή το σύνολο των συγκεκριμένων κερδών. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού} = \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΕΚΜ. + ΧΡΗΜΑΤ ΕΞΟΔΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ}}$$

Το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων δεν συμπεριλαμβάνονται οι συμμετοχές καθώς και άλλες παρόμοιες επενδύσεις, αφού αυτές δεν συντελούν στη δημιουργία λειτουργικών κερδών.

3.4.3.4 Αριθμοδείκτης οικονομικής μόχλευσης(*Financial Leverage Ratio*)

Ο αριθμοδείκτης οικονομικής μόχλευσης μετρά την επίδραση που έχουν τα ξένα, δανειακά, κεφάλαια στα κέρδη μίας οικονομικής μονάδας.

Προκύπτει διαιρώντας την αποδοτικότητα των ίδιων κεφαλαίων της επιχείρησης με την αποδοτικότητα του συνόλου των απασχολούμενων στην οικονομική μονάδα κεφαλαίων. Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη έχει ως εξής:

$$\text{Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης} = \frac{\text{ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ}}{\text{ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ}}$$

Η επίδραση των δανειακών κεφαλαίων στα κέρδη μίας οικονομικής μονάδας είναι θετική και επωφελής, όταν η αποδοτικότητα των ίδιων κεφαλαίων είναι μεγαλύτερη από την αποδοτικότητα του συνόλου των απασχολούμενων κεφαλαίων. Μέσα από τη διαφορά αυτή βλέπουμε την επίδραση που ασκεί η χρησιμοποίηση των δανειακών κεφαλαίων επάνω στην αποδοτικότητα των ίδιων κεφαλαίων της οικονομικής μονάδας.

Όταν ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης είναι μεγαλύτερος από την μονάδα η χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων είναι επωφελής για την οικονομική μονάδα. Στην αντίθετη περίπτωση είναι μικρότερος της μονάδας η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της οικονομικής είναι αρνητική, που σημαίνει ότι η επιχείρηση δανείζεται με επαχθείς όρους. Τέλος όταν είναι ίσος με τη μονάδα η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της οικονομικής μονάδας είναι μηδενική.

3.4.3.5. Δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων (Return on net worth)

Πρόκειται για έναν ακόμη σημαντικό αριθμοδείκτη, ο οποίος παρουσιάζει την κερδοφορία μίας επιχείρησης και μαρτυράει κατά πόσο πραγματοποιήθηκε ο στόχος της για ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα.

Προκύπτει αν διαιρέσουμε τα καθαρά λειτουργικά κέρδη χρήσης με το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης (μετοχικό κεφάλαιο + αποθεματικά).
Συνεπώς :

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΕΡΔΗ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ}}$$

Επειδή πολλές φορές, μέσα στη διάρκεια της χρήσης, παρατηρείται αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με ποικίλους τρόπους, όπως για παράδειγμα είναι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με μετρητά ή η αναπροσαρμογή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων, είναι απαραίτητος ο εκ νέου υπολογισμός του ύψους των ιδίων κεφαλαίων που ασχολήθηκαν στη διάρκεια της λογιστικής χρήσης. Για αυτόν τον υπολογισμό λαμβάνουμε υπόψη το χρονικό εκείνο σημείο στο οποίο μεταβλήθηκαν τα ίδια κεφάλαια καθώς επίσης και το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί έως το τέλος της λογιστικής χρήσης

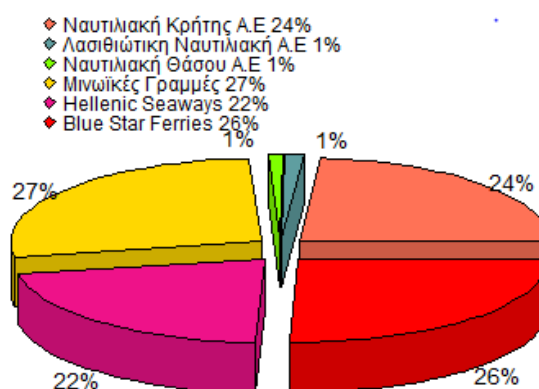
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΑΝ

Οι εταιρίες που συμπεριλήφθηκαν στη μελέτη είναι :

1. BLUE STAR FERRIES
2. HELLENIC SEAWAYS
3. ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
4. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΑΣΟΥ Α.Ε.
5. ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε
6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε

Πίνακας 3: Κυκλικό Διάγραμμα Καθαρών Πωλήσεων 2015



Πρωταγωνιστές του κλάδου της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ο όμιλος Attica group, οι Μινωικές γραμμές, η Hellenic seaway. Ακολουθούν και εταιρείες μικρότερες αλλά ταχύτατα αναπτυσσόμενες η Ναυτιλιακή Θάσου, Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή και η Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε.

Κατά την διάρκεια της κρίσης 2015-2009, οι εταιρείες ήρθαν αντιμέτωπες με πολλά προβλήματα, ωστόσο το 2015 έκλεισαν με θετικό πρόσημο. Η Blue star ferries ανήκει στον όμιλο Attica, η οποία Attica ανήκει στον όμιλο marfin investment group που δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας στη θάλασσα της Αδριατικής, αλλά και στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές.

4.1 BLUE STAR FERRIES

Η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (Attica Group), κατέχει ηγετική θέση στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για επιβάτες και φορτηγά στη Ανατολική Μεσόγειο. Εξυπηρετώντας περισσότερους από 40 προορισμούς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό (στις γραμμές Ελλάδας- Ιταλίας), οι θυγατρικές της Super-Fast Ferries και Blue Star Ferries έχουν καθιερωθεί στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη και είναι συνυφασμένες με το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Η Attica Group είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών και είναι μέλος της Marfin Investment Group Συμμετοχών Α.Ε, διεθνούς εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου με έδρα την Ελλάδα και στην παρουσία στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Κατά την διάρκεια της εικοσαετούς παρουσίας της στον ναυτιλιακό κλάδο, η Attica Group έχει εισάγει ένα πρωτοποριακό και καινοτόμο και καινοτόμο σχεδιασμό πλοίων και κατέχει πλέον ηγετική θέση παγκοσμίως στην κατασκευή νέων πλοίων τύπου RO/ PAX, έχοντας σχεδιάσει και κατασκευάσει 21 πλοία σε κορυφαία ναυπηγεία στην Ευρώπη και στην Νότια Κορέα, σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Έχει ακόμα σχεδιάσει ολοκληρωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων προβλητών, γεφυρών σύνδεσης πλοίου με ξηρά, terminals και εγκαταστάσεις check –in τόσο σε ελληνικά όσο και σε

ευρωπαϊκά λιμάνια, προκειμένου να επιτευχθεί η ασφαλής και αποτελεσματικότερη επιβίβαση των επιβατών καθώς και η φόρτωση/εκφόρτωση των οχημάτων. Η Attica Group έχει το προνόμιο να αποτελεί την πρώτη Ελληνική εταιρεία που ταξίδεψε πέραν των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Εκτός από τις γραμμές στην Αδριατική Θάλασσα, η Attica απέκτησε σημαντική εμπειρία έχοντας δραστηριοποιηθεί με επιτυχία στην Ευρώπη, όπου εγκαινίασε νέα δρομολόγια και καθιέρωσε νέες συνδέσεις στη Βαλτική Θάλασσα, μεταξύ της Γερμανίας, της Φιλανδίας και της Σουηδίας, και στη Βόρεια Θάλασσα μεταξύ του Βελγίου και της Σκωτίας, στο Ηνωμένο Βασίλειο(attica-group.com)

Η Blue star ferries αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα ελληνικά και διεθνή ύδατα. Η εταιρία αποτελεί σημαντικό πυλώνα της ελληνικής ακτοπλοΐας και στα τόσα χρόνια παρουσίας της τόσο στις ελληνικές όσο και στις διεθνείς θάλασσες έχει συνδέσει το όνομα της άρρηκτα με τον ελληνικό τουρισμό. Η εταιρεία Blue star ferries είναι αμιγώς ναυτιλιακή εταιρία, πλοιοκτήτρια 10 πλοίων(BLUE STAR PATMOS, BLUE STAR DELOS, BLUE STAR 1, BLUE STAR 2, BLUE STAR PAROS, BLUE STAR NAXOS, ΔΙΑΓΟΡΑΣ, BLUE HORIZON, BLUE GALAXY, SUPERFAST XII), τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο εντός των ελληνικών συνόρων (bluestarferries.gr)

4.2 HELLENIC SEAWAYS

Η Hellenic Seaways είναι η μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβιβατών και φορτίων στην Ελλάδα και την ευρύτερη Μεσόγειο. Στόχος της είναι να προσφέρει στους επιβάτες της πρωτοποριακές, υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση και ασφάλεια πριν, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά το ταξίδι τους. Με περισσότερα από 15 χρόνια παρουσίας στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, η Hellenic seaways διαθέτει στόλο με 18 συμβατικά και ταχύπλοα πλοία και προσεγγίζει στους επιβάτες της ολοκληρωμένες τουριστικές υπηρεσίες εν πλω. Το 2016, η Hellenic Seaways προσθέτει στο στόλο της 3 εκ βάθρων ανακαινισμένα πλοία, το HIGHSPEED 7, το HELLENIC HIGHSPEED και το ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ. Το 2014, η Hellenic Seaways βραβεύτηκε ως η Καλύτερη Ακτοπλοϊκή Εταιρεία της Χρονιάς στο πλαίσιο των Greek Shipping Awards 2014, που απονέμει η Lloyd's List, βάσει των εξαιρετικών επιδόσεων αλλά και καινοτόμων υπηρεσιών που προσφέρει στο επιβατικό κοινό.(Hellenic Seaways)

4.3 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ- MINOAN LINES

Η εταιρεία Minoan Lines, γνωστή και ως Μινωικές Γραμμές, είναι Ελληνική Ναυτιλιακή εταιρεία που επικεντρώνεται στην ακτοπλοϊκή σύνδεση του Ηρακλείου με τον Πειραιά και της Πάτρας με την Ιταλία. Η ίδρυση της έγινε στο Ηράκλειο το 1972 ενώ το 2008 οι μετοχές της εξαγοράστηκαν από τον Ιταλικό Όμιλο Γκριμάλντι σε ποσοστό 88%. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών.(Wikipedia)

4.4 ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η Εταιρεία Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία ιδρύθηκε 1993 με έδρα τον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου και δραστηριοποιείται με δύο πλοία στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας εκτελώντας δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας και ειδικότερα στην ακτοπλοϊκή γραμμή Σητείας- Ρόδου- Πειραιώς. Έχει την μορφή της Ανώνυμου Εταιρείας και είναι εγκατεστημένη στην Διεύθυνση Κ. Σφακιανάκη 5 στον Δήμο Αγίου Νικολάου της Κρήτης.

4.5 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ(ANEK)

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου 1967 με την επωνυμία <Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε> και τον διακριτικό τίτλο <ANEK LINES> με μετόχους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου. Είναι η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης και ιδέα της ίδρυσης της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής σύνδεση της, Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Ο μεγάλος και σύγχρονος στόλος της ANEK περιλαμβάνει 11 ιδιόκτητα πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας. Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλος κύρος. Από το Δεκέμβριο του 1998, με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διασφάλισε την ανοδική της πορεία.

4.6 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου ιδρύθηκε στην Θάσο στον Νομό Καβάλας και εγκαταστάθηκε στις θαλάσσιες Μεταφορές. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Καβάλας ιδρύθηκε το 1971 από τον Ισίδωρο Μητσόπουλο. Είναι μία ελληνική οικογενειακή επιχείρηση που αδιάλειπτα τα τελευταία 40 χρόνια συνδέει το νησί της Θάσου με τα λιμάνια της Καβάλας και της Κεραμωτής και έχει να επιδείξει μια μακρά και ιδιαίτερος επιτυχημένη

πορεία στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας. Με πρωταρχικό της μέλημα την ασφάλεια στο ταξίδι, την συνέπεια καθώς και την εστίαση στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, αποτελούν τους κύριους λόγους που συμβάλλουν στην επιτυχία και την φήμη της επιχείρησης αλλά και την καθιέρωση της στις προτιμήσεις του επιβατικού κοινού. Ατενίζοντας το μέλλον, με σεβασμό στην παράδοση και με γνώμονα τις σύγχρονες απαιτήσεις, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Καβάλας εδώ και 40 χρόνια δεν σταματάει να εξελίσσεται γενόμενη πιο ευέλικτη και δυναμική. Νέα πλοία προστίθενται στον στόλο της ενώ εκσυγχρονίζονται τα ήδη υπάρχοντα σύμφωνα με τις αυστηρότερες με τις αυστηρότερες διεθνείς σταθερές προτιμήσεις του επιβατικού κοινού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

Η παρούσα έρευνα έχει στόχο να παρουσιάσει 9 βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες 6 εισηγμένων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό να προκύψουν συμπεράσματα σχετικά με τις αλλαγές λόγω της οικονομικής κρίσης που άρχισε να πλήττει το 2010 την Ελλάδα. Η μεθοδολογία της έρευνας σχετίζεται με την ανάλυση εγγράφων.

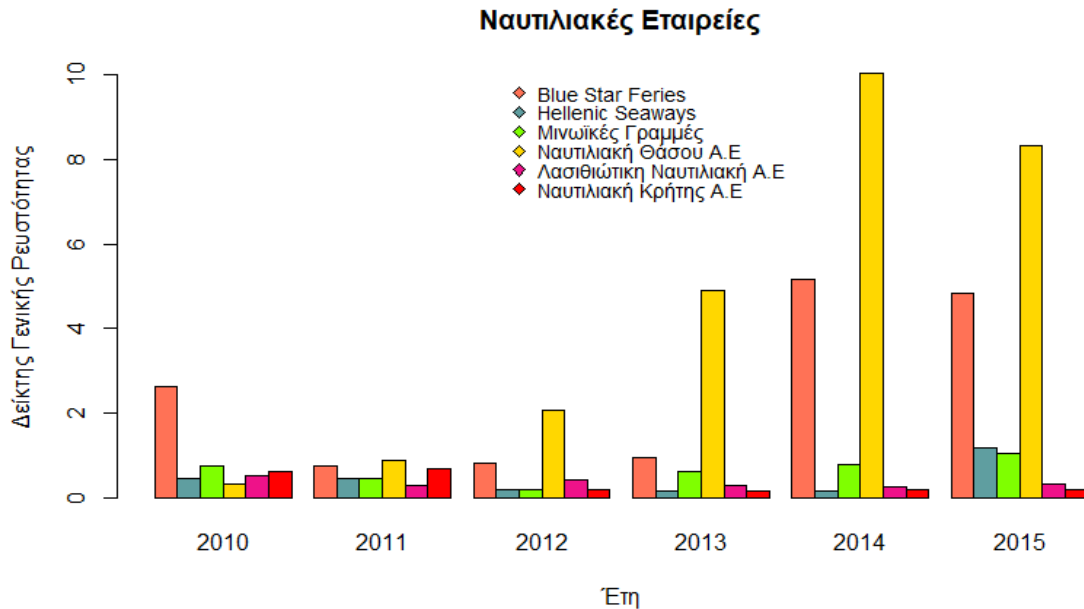
Στην περίπτωση αυτή είναι οι ισολογισμοί και οι οικονομικές καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης από το 2010 μέχρι και το 2015 για τις 6 υπό μελέτη επιχειρήσεις της επιβατηγού ναυτιλίας. Η επιλογή τους έγινε λόγω της άμεσης πρόσβασης στους ισολογισμούς και τις οικονομικές καταστάσεις και για τα έτη. Η μέθοδος αυτή επιλέχτηκε διότι εμφανίζει σημαντικό πλεονέκτημα, μέσω της ανάλυσης των εγγράφων μπορούν να υπολογιστούν οι χρηματοοικονομικοί δείκτες των υπό μελέτη επιχειρήσεων με την βοήθεια του προγράμματος Excel.

5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

5.1.1 Δείκτες γενικής ρευστότητας

Η Ναυτιλιακή Θάσου παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη γενικής ρευστότητας με το 2014 να σημειώνει την υψηλότερη τιμή. Παρατηρούμε ότι η τιμή από το 2010 έως και το 2014 συνεχώς αυξάνεται λόγω των χαμηλών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Η Blue star ferries παρουσιάζει τον δεύτερο υψηλότερο δείκτη ρευστότητας. Τα έτη 2010 έως και 2013 η τιμή του δείκτη ήταν σταθερά κάτω της μονάδας. Οι υπόλοιπες εταιρείες όλες τις εξεταζόμενες χρονιές βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα με τις όποιες διαφορές να οφείλονται στις μεταβολές των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Το 2015 η χρονιά με τον υψηλότερο δείκτη ρευστότητας, οφείλεται στην εξόφληση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, ενώ η χαμηλότερη σχετικά χρονιά, το 2013 οφείλεται στην αναταξινόμηση των μακροπρόθεσμων δανείων σε βραχυπρόθεσμες ή τραπεζικές υποχρεώσεις. Γενικότερα οι τιμές του κλάδου χαρακτηρίζονται ως μη ικανοποιητικές για τις 5 εταιρείες σε αντίθεση με την Ναυτιλιακή Θάσου. Με λίγα λόγια αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το μέτρο ρευστότητας μίας επιχείρησης και το περιθώριο ασφαλείας, ώστε αυτή να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην πληρωμή των καθημερινών απαιτητών υποχρεώσεων. Όσο πιο προβλέψιμες είναι οι εισροές χρημάτων μιας επιχείρησης τόσο είναι γενικότερα αποδεκτός ένας πιο χαμηλός δείκτης.

Διάγραμμα 1: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Γενικής Ρευστότητας

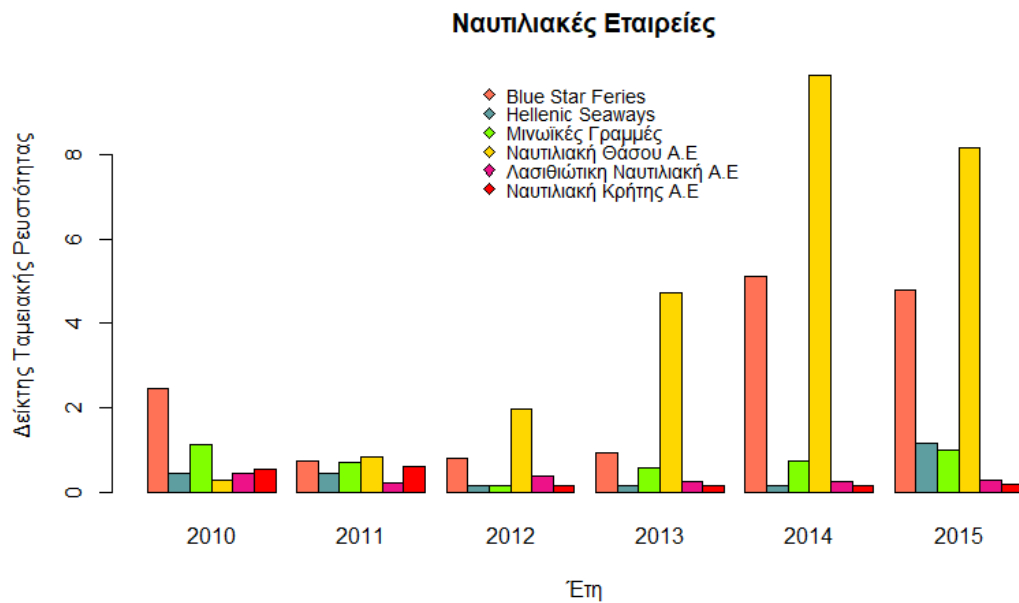


5.1.2 Δείκτης ταμειακής ρευστότητας

Παρατηρώντας το διάγραμμα 2 βλέπουμε πως ο δείκτης ταμειακής ρευστότητας δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διαφορές με αυτόν της γενικής ρευστότητας, πράγμα που φανερώνει πως οι επιχειρήσεις δεν έχουν μεγάλα αποθεματικά. Εξυπηρετούν δηλαδή τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις τους κυρίως μέσω ταμειακών διαθεσίμων ή ταμιακών ισοδύναμων. Η Ναυτιλιακή Θάσου έχει διαχρονικά υψηλότερη τιμή με τα έτη 2012,2013,2014,2015 να εμφανίζει τιμές πολύ μεγαλύτερες του 1. Σε περίπου ίδια πλαίσια κυμαίνεται και η Blue star ferries η οποία για τα 2010, 2014,2015 εμφανίζει τιμή μεγαλύτερη του 1 σε σχέση με τις υπόλοιπες οι οποίες παρόλα αυτά χαρακτηρίζονται να έχουν καλή ειδική ρευστότητα. Αντίθετα για τις υπόλοιπες εταιρείες οι οποίες κατά κανόνα εμφανίζουν αποτελέσματα μικρότερα της μονάδας δείχνουν ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της οικονομικής

μονάδας δεν επαρκούν προκειμένου να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της, έχοντας σαν αποτέλεσμα η οικονομική μονάδα να εξαρτάται από τις μελλοντικές της πωλήσεις προκειμένου να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα

Διάγραμμα 2: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Ταμειακής Ρευστότητας

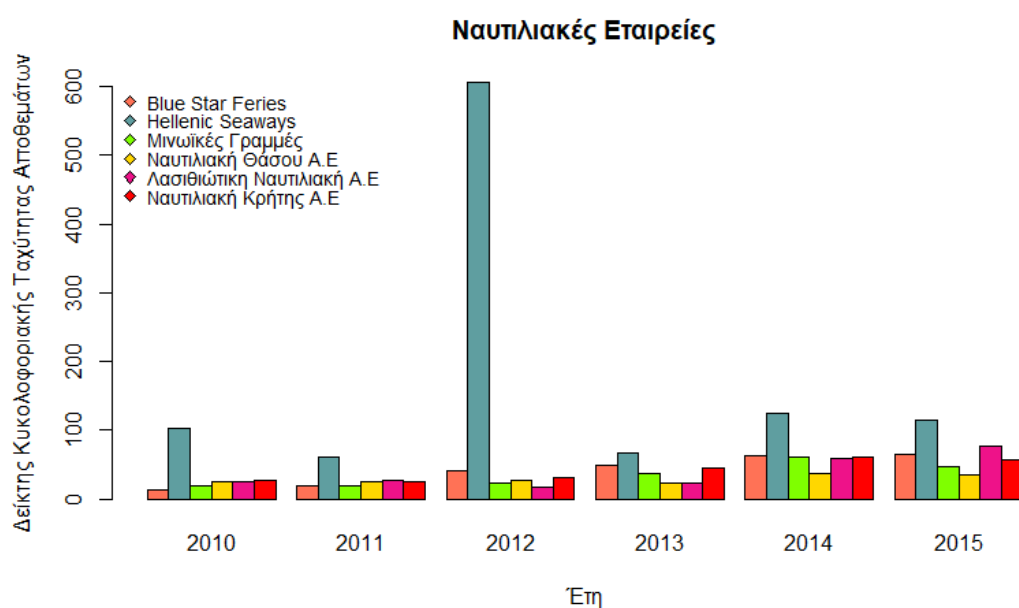


5.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

5.2.1 Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων

Ο Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων παρουσιάζει αύξηση από το 2010 έως το 2015 και για τις 6 εταιρείες, με τιμές ικανοποιητικές αν λάβουμε υπόψη τις υψηλές τιμές των καυσίμων, οι οποίες αύξησαν το κόστος πωληθέντων. Αναλυτικότερα παρατηρούμε πως η οικονομική μονάδα της Hellenic Seaways λειτούργησε αποτελεσματικότερα ανάμεσα στις 6 εταιρείες διότι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων είναι ο υψηλότερος σε σχέση με τους υπολοίπους σε αντίθεση με την Ναυτιλιακή Θάσου που παρουσιάζει τα χαμηλότερα αποτελέσματα. Επιπρόσθετα παρατηρούμε πως το έτος 2011 είναι η δυσχερέστερη χρονιά διότι εμφανίζει τα χαμηλότερα αποτελέσματα μέσα στα 6 χρόνια που εξετάζουμε. Ο αριθμοδείκτης αυτός επιτρέπει να δούμε πόσες φορές ανανεώθηκαν τα αποθέματα της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις μέσα στη χρήση.

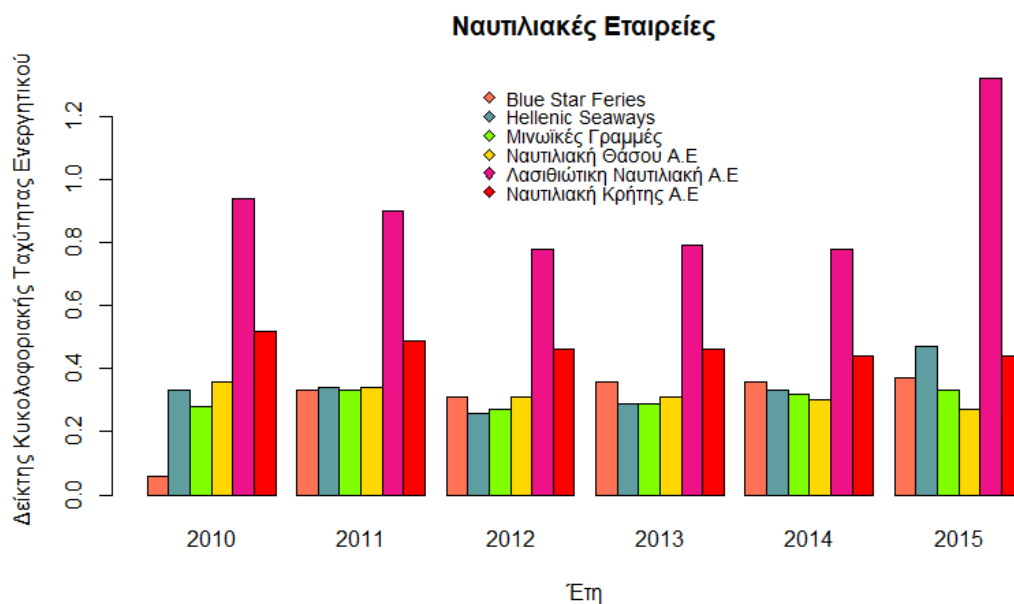
Διάγραμμα 3: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων



5.2.2 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού

Για τον δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού παρατηρούμε και για τις 6 εταιρείες ότι κυμαίνονται σε σταθερά επίπεδα όλα τα χρόνια, με την Λασιθιώτικη εταιρεία να έχει μεγαλύτερο ποσοστό. Αυτό οφείλεται στο χαμηλό ύψος του συνόλου του ενεργητικού και του υψηλού ποσού των καθαρών πωλήσεων.

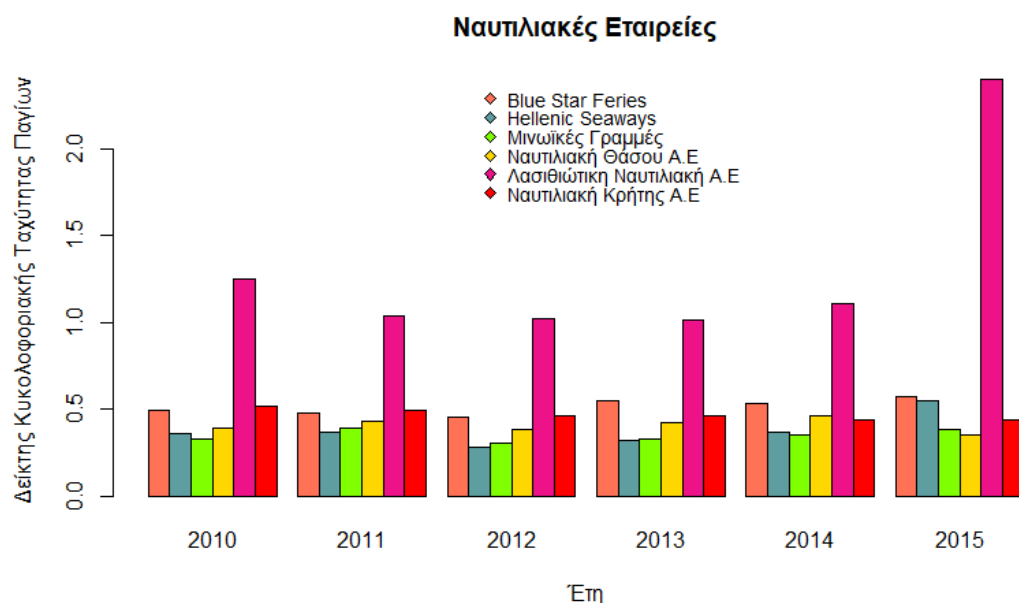
Διάγραμμα 4: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού



5.2.3 Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων παρουσιάζει ικανοποιητικές τιμές όλα τα έτη, αυτό σημαίνει ότι οι εταίροι έχουν την ικανότητα να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά τα στοιχεία των πωλήσεων κατά την διάρκεια των πωλήσεων. Όλες οι εξεταζόμενες εταιρείες κυμαίνονται σε σταθερά επίπεδα με τις όποιες μεταβολές να οφείλονται στις μεταβολές του επιπέδου των πωλήσεων, αλλά και του παγίου ενεργητικού.

Διάγραμμα 5: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Παγίων

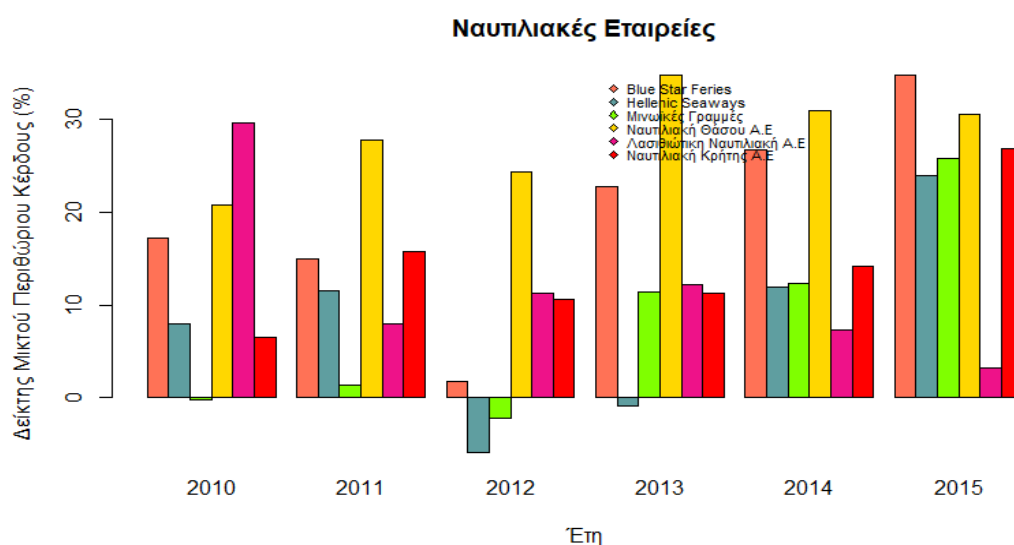


5.3 Αριθμοδείκτες Απόδοσης

5.3.1. Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους

Η Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε εμφανίζει και στον συγκεκριμένο δείκτη τις υψηλότερες τιμές σε όλα τα εξεταζόμενα έτη. Με σταθερά θετικές τιμές κυμαίνονται και η Blue star ferries, Ναυτιλιακή Κρήτης καθώς και η Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε. Αντίθετα αρνητικές τιμές παρουσιάζουν οι Hellenic Seaways και οι μινωικές γραμμές, εδώ πρέπει να διευκρινίσουμε ότι ενδέχεται μία επιχείρηση να θέσει σκόπιμα ένα χαμηλό περιθώριο κέρδους, στοχεύοντας σε αύξηση του όγκου των πωλήσεων της, γεγονός που ενδέχεται να προκαλέσει αυξημένο κόστος παραγωγής των προϊόντων της. Παρατηρώντας πιο προσεκτικά βλέπουμε πως οι χαμηλότερες τιμές δείκτη για όλες τις τιμές ξεκινάνε το 2010 που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, ενώ οι υψηλότερες τιμές σημειώνονται το 2015.

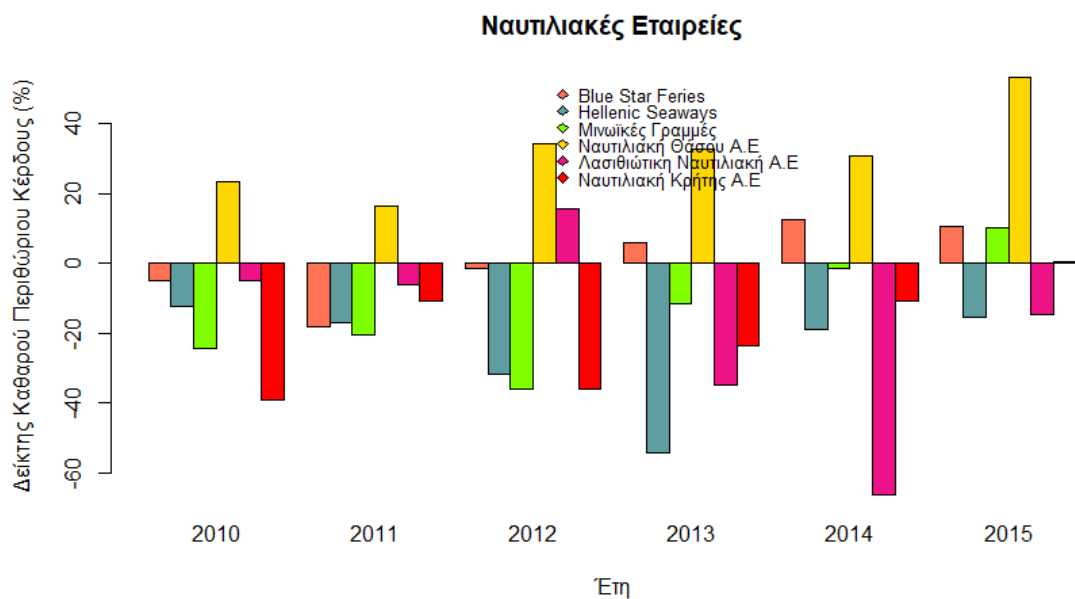
Διάγραμμα 6: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Μικτού Περιθωρίου Κέρδους



5.3.2 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους (προ φόρων)

Κοιτώντας το διάγραμμα 7, παρατηρούμε πως οι εταιρείες στην πλειοψηφία τους έχουν αρνητικό καθαρό περιθώριο κέρδους, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει έντονο πρόβλημα κερδοφορίας. Η Ναυτιλιακή Θάσου είναι θετική σε όλα τα χρόνια ενώ η Blue star ferries από το 2013 και έπειτα σημείωσε θετικές αυξανόμενες τιμές, πολύ ικανοποιητικό για την εταιρεία.

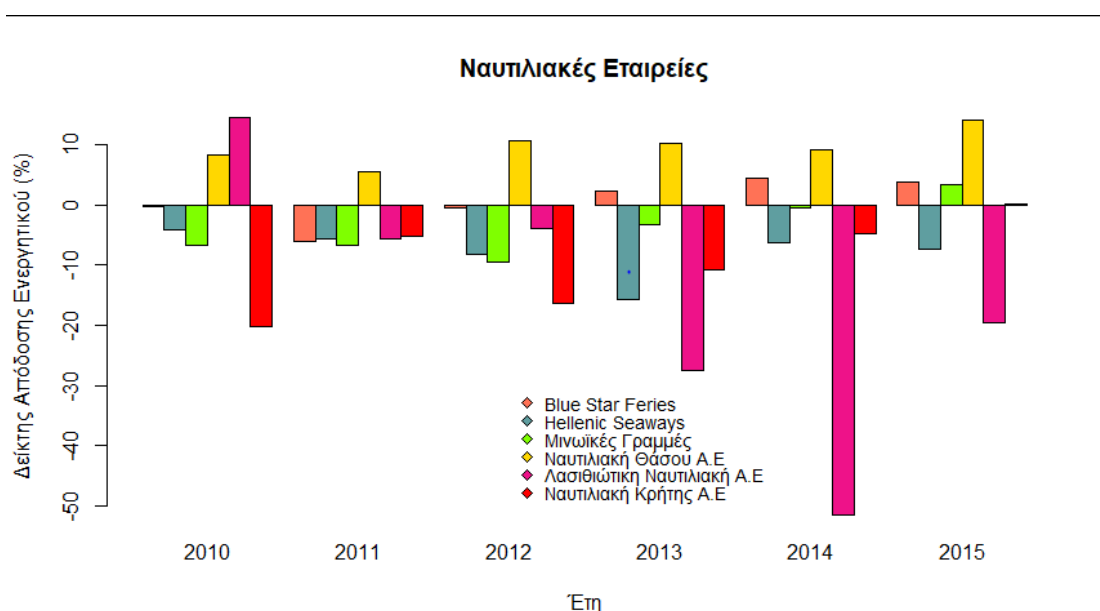
Διάγραμμα 7: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους



5.3.3 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού

Από τα δεδομένα του παρακάτω διαγράμματος παρατηρούμε πως οι τιμές του δείκτη απόδοσης ενεργητικού κυμαίνονται σε μη ικανοποιητικά επίπεδα. Τα περισσότερα έτη η τιμή του δείκτη παρουσιάζει αρνητική πορεία για τις 5 εταιρείες ως αποτέλεσμα των ζημιών εκμετάλλευσης που παρουσιάζουν σε αντίθεση με την Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε που έχει θετική πορεία.

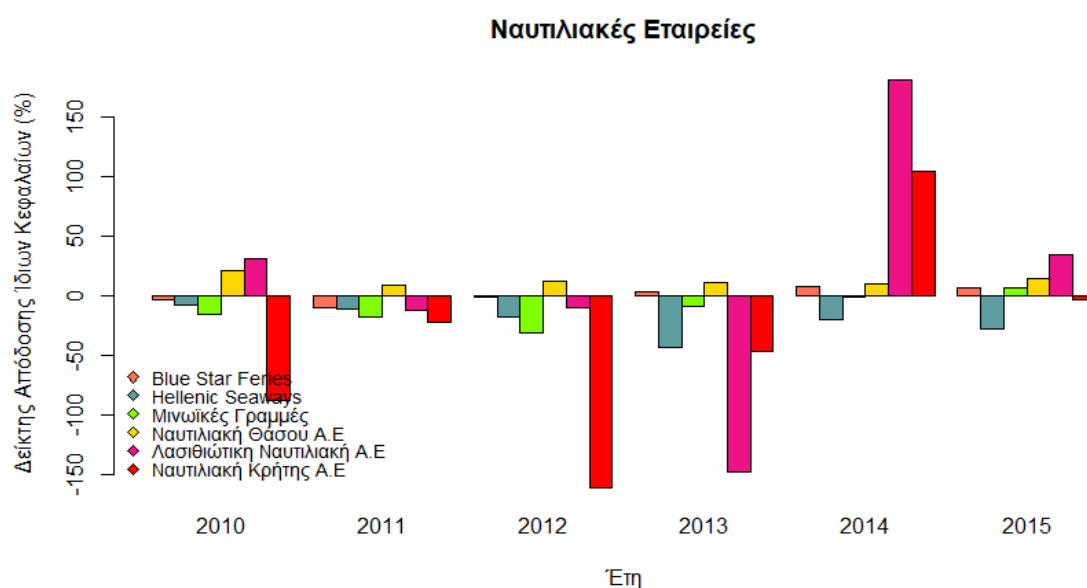
Διάγραμμα 8: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Απόδοσης Ενεργητικού



5.3.4 Δείκτης απόδοσης ίδιων κεφαλαίων

Από το διάγραμμα 9 προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές έχουν θετικό πρόσημο. Η ναυτιλιακή θάσου έχει θετικό πρόσημο αλλά και η Blue star ferries όπως και στον δείκτη απόδοσης ίδιων κεφαλαίων, σημείωσε τις υψηλότερες τιμές με θετικό μάλιστα πρόσημο από το 2013 και έπειτα. Αξίζει να σημειωθεί πως η αύξηση της τιμής του δείκτη οφείλεται στην αύξηση των κερδών προ φόρων.

Διάγραμμα 9: Απεικόνιση των τιμών του Δείκτη Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την περίοδο 2010-2015 συνέβησαν διάφορες σημαντικές αλλαγές στην Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η αύξηση των τιμών των καυσίμων η οποία τιμή είναι διπλάσια της αρχικής. Επίσης οι αλλαγές δημιουργούν απώλειες στις μεταφορές οι οποίες ζημιές εκτιμώνται στα 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Ταυτόχρονα 9 ελληνικές εταιρείες πτωχεύουν ή σταματούν την δραστηριότητα τους στην ακτοπλοΐα επιλέγοντας την απόσυρση ή την πώληση των πλοίων τους. Από το 2010 έως το 2012 παρατηρείται μείωση του εσωτερικού τουρισμού κατά συνέπεια η δημιουργία της συνεχής μείωσης της κίνησης. Το 2013 παρατηρείται σταθεροποίηση της κίνησης και αύξηση το 2014 λόγω της αύξησης του εισερχόμενου τουρισμού κατά 7%. Μια επαναλαμβανόμενη μείωση της κίνησης παρατηρείται το 2015. Η Αύξηση της τουριστικής κίνησης τον Αύγουστο κατά 4% δεν μπορεί να σώσει την χρονιά. Το 2016 προβλέπεται περαιτέρω μείωση λόγω της αγοραστικής αδυναμίας των Ελλήνων με αποτέλεσμα οι ελπίδες να βασίζονται στην αύξηση του εισερχόμενου τουρισμού για την κάλυψη του κενού.

Καταλήγοντας, τα αποτελέσματα των αριθμοδεικτών έδειξαν:

Στον δείκτη γενικής ρευστότητας οι τιμές του κλάδου χαρακτηρίζονται ως μη ικανοποιητικές για τις 5 εταιρείες σε αντίθεση με την ναυτιλιακή Θάσου. Επίσης ο δείκτης ειδικής ρευστότητας δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφορές με αυτόν της γενικής ρευστότητας που σημαίνει πως τα αποθέματα των εταιρειών δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλα. Σε αντίθεση ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων παρουσιάζει μεγάλη αύξηση από το 2010-2015 για όλες τις εταιρείες, με τιμές ικανοποιητικές λαμβάνοντας υπόψιν τις τιμές των καυσίμων που έχουν αυξηθεί. Παράλληλα ο δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους εμφανίζει στην πλειοψηφία θετικές τιμές στα εξεταζόμενα έτη. Ο δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους εμφανίζει αρνητικές τιμές για τα περισσότερα έτη σ' όλες τις εταιρείες πλην της ναυτιλιακής Θάσου, το οποίο σημαίνει πως στις εταιρείες υπάρχει εντονότατο πρόβλημα κερδοφορίας.

Μερικά μέτρα αντιμετώπισης που πρέπει να ληφθούν με σκοπό την αντιμετώπιση της κρίσης είναι :

1. Η μείωση της προσφοράς χωρητικότητας, πολλά προβλήματα στις ναυτιλιακές αγορές προήλθαν από την υπερπροσφορά χωρητικότητας και μείωση στη ζήτηση.
2. Αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ των δύο κλάδων δηλαδή των ναυτιλιακών εταιρειών και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.
3. Προσεχτική αξιολόγηση των νέων επενδυτικών ευκαιριών. Περιορισμός του κόστους δανεισμού και χρησιμοποίηση μέρος των κερδών τους.
4. Διασφάλιση υψηλού επιπέδου συνθηκών εργασιών και η βέλτιστη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων.
5. Ύπαρξη ενός σχεδίου που θα βελτιώσει την κατάσταση σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ναυτιλία βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο. Γι' αυτό πρέπει να γίνει περισυλλογή, ανάλυση των δεδομένων, και να υπάρξει κοινή δράση σε διεθνές επίπεδο όλων των εμπλεκόμενων στον κλάδο της ναυτιλίας, έτσι ώστε η ναυτιλία να οδηγηθεί σε ήρεμα νερά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γκίκα Δημητρίου Χ. Αθήνα 2002, Εκδόσεις Γ. Μπένου, Η Ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων
- Αναστασίου Α. Δράκου, Γεωργίου Α. Καραθανάση, Αθήνα 2002 Εκδόσεις Ε. Μπένου, Χρηματοοικονομική Διοίκηση των Επιχειρήσεων
- Βασιλείου Δημήτριος, Ηρειώτης Νικόλαος, Εκδόσεις Οίκος Rosily, Χρηματοοικονομική Διοίκηση- Θεωρία και Πρακτική
- Μυλωνώπουλος Δημήτρης, εκδόσεις Αθλ. Σταμούλης 2002 , «Ναυτιλία έννοιες- τομείς- δομές»
- Σπάθη Σοφία – Καραγιάννης Στυλιανός – Γεωργικόπουλος Νικόλαος « Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Αθήνα, 2010.
- Αθιανός Στέργιος – Κωνσταντινούδης Κλεάνθης, , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2002, « Ανάλυση Χρηματοοικονομικών καταστάσεων»
- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθήνας(Α.Σ.Ο.Ε.Ε.) , Οικονομικές καταστάσεις 2010-2015 των εταιρειών: Blue Star Ferries, Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Εταιρεία, Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου, Μινωικές Γραμμές, Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης(ΑΝΕΚ), Hellenic Seaways.
- Λαζάρου Θ. Χουμανίδη-Κωσταντίνου Α.Ζώη.(Αθήνα 1999)
- Θεοτοκας & Προγουλάκη, 2004
- The Boston Consulting Group (BCG)
- Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002, Εκδότης: Σταμούλης
- Λαζαρίδης- Παπαδόπουλος 2010, Επιχειρηματική Ανάλυση και Προσδιορισμός Αξίας(επιχείρησης και χρηματοδοτικών τίτλων) με την χρησιμοποίηση των ετήσιων χρηματοοικονομικών καταστάσεων.

ΗΛΕΚΤΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

www.anek.gr

www.bluestarferries.com

www.olp.gr

www.hellenicseaways.gr

www.thassos-ferries.gr

www.anek.gr/lane

eclass.uoa.gr/XRHMATOIKONOMIKH_ANALYSI

<http://www.kathimerini.gr/861973/article/oikonomia/epixeirhseis/h-ellhnikh-naytilia-ay3hse-70-to-mege8os-toy-stoloy-ths-meta3y-2009-16>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

BLUE STAR FERRIES						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	150.158.000	30.989.000	35.180.000	113.432.000	99.662.000	417.549.000
2014	124.148.000	24.003.000	7.706.000	114.766.000	105.499.000	397.649.000
2013	126.920.000	133.689.000	8.687.000	116.133.000	101.967.000	366.063.000
2012	115.036.000	140.448.000	4.550.000	108.239.000	92.684.000	364.917.000
2011	110.292.000	145.839.000	1.645.000	103.263.000	105.774.000	372.111.000
2010	119.457.000	45.295.000	10.465.000	100.199.000	118.842.000	2.328.069.586
HELLENIC SEAWAYS						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	41.963.000	35.884.000	8.048.000	33.059.000	98.061.000	274.811.000
2014	30.764.000	197.514.000	1.486.000	28.593.000	85.953.000	295.718.000
2013	28.161.000	188.945.000	681.000	26.099.000	91.295.000	311.871.000
2012	30.567.000	177.624.000	709.000	28.260.000	968.333.000	351.892.000
2011	34.838.000	76.070.000	1.896.000	31.033.000	114.206.000	379.797.000
2010	37.387.000	84.170.000	2.112.000	34.062.000	124.048.000	411.328.000
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	64.259.000	61.588.000	24.566.000	37.077.000	120.304.000	494.920.000
2014	52.483.000	67.440.000	20.220.000	29.955.000	138.427.000	500.851.000
2013	60.728.000	101.289.000	19.124.000	37.889.000	134.825.000	522.911.000
2012	64.259.000	373.897.000	19.509.000	41.014.000	151.272.000	553.145.000
2011	52.483.000	116.132.877	20.260.242	61.857.023	190.625.051	591.804.803
2010	60.728.000	80.877.828	22.372.498	67.262.115	169.661.030	612.825.613

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΠΑΓΙΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ
152.572.000	1.546.000	267.391.000	52.910.000	258.800.000	15.967.000
143.780.000	1.676.000	273.501.000	38.331.000	244.588.000	17.883.000
132.018.000	2.085.000	239.143.000	30.051.000	231.262.000	7.967.000
112.516.000	2.214.000	249.881.000	1.983.200	223.511.000	-1.819.000
124.432.000	5.344.000	261.819.000	18.658.000	225.056.000	-22.896.000
143.400.000	8.716.000	292.320.000	24.558.000	247.987.000	-7.106.000
ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΠΑΓΙΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ
128.896.000	856.000	232.848.000	30.835.000	72.109.000	-20.131.000
97.617.000	685.000	264.954.000	11.664.000	93.899.000	-18.710.000
90.534.000	1.381.000	283.710.000	-761.000	112.894.000	-48.999.000
91.517.000	1.598.000	321.325.000	-5.316.000	161.724.000	-29.069.000
129.046.000	1.909.000	344.959.000	14.840.000	190.587.000	-21.775.000
134.837.000	1.213.000	373.941.000	10.789.000	212.406.000	-16.969.000
ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΠΑΓΙΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ
162.077.000	2.616.000	430.661.000	41.773.000	250.046.000	16.214.000
157.827.000	2.308.000	448.368.000	19.400.000	233.807.000	-2.116.000
152.105.000	3.715.000	462.183.000	17.280.000	205.804.000	-17.700.000
148.135.000	6.596.000	486.026.000	-3.137.000	173.408.000	-53.190.000
193.223.606	9.934.786	499.752.753	2.598.555	226.592.311	-39.366.767
169.232.341	9.249.047	513.941.953	-428.689	265.959.078	-41.139.074

ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
4,85	4,80	64,46	0,37	0,57
5,17	5,10	62,95	0,36	0,53
0,95	0,93	48,91	0,36	0,55
0,82	0,80	41,86	0,31	0,45
0,76	0,72	19,79	0,33	0,48
2,64	2,44	13,63	0,06	0,49
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
1,17	1,15	114,56	0,47	0,55
0,16	0,15	125,48	0,33	0,37
0,15	0,14	66,11	0,29	0,32
0,17	0,16	605,97	0,26	0,28
0,46	0,43	59,83	0,34	0,37
0,44	0,43	102,27	0,33	0,36
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
1,04	1,00	45,99	0,33	0,38
0,78	0,74	59,98	0,32	0,35
0,60	0,56	36,29	0,29	0,33
0,17	0,16	22,93	0,27	0,30
0,45	0,71	19,19	0,33	0,39
0,75	1,11	18,34	0,28	0,33

ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
1,61	34,68%	10,47%	6,17%	3,82%
1,63	26,66%	12,44%	7,31%	4,50%
1,58	22,76%	6,03%	3,45%	2,18%
1,63	1,76%	-1,62%	-0,81%	-0,50%
1,65	14,99%	-18,40%	-10,17%	-6,15%
9,39	17,13%	-4,96%	-2,87%	-0,31%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
3,81	23,92%	-15,62%	-27,92%	-7,33%
3,15	11,95%	-19,17%	-19,93%	-6,33%
2,76	-0,84%	-54,12%	-43,40%	-15,71%
2,18	-5,81%	-31,76%	-17,97%	-8,26%
1,99	11,50%	-16,87%	-11,43%	-5,73%
1,94	8,00%	-12,58%	-7,99%	-4,13%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
1,98	25,77%	10,00%	6,48%	3,28%
2,14	12,29%	-1,34%	-0,91%	-0,42%
2,54	11,36%	-11,64%	-8,60%	-3,38%
3,19	-2,12%	-35,91%	-30,67%	-9,62%
2,61	1,34%	-20,37%	-17,37%	-6,65%
2,30	-0,25%	-24,31%	-15,47%	-6,71%

ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣ ΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	5.216.380	626.285	3.609.666	1.493.214	4.032.115	21.854.168
2014	6.612.112	658.677	5.894.802	604.546	4.068.611	19.450.729
2013	4.555.075	930.395	3.655.819	732.130	3.710.838	18.208.662
2012	3.094.693	1.494.721	2.170.067	771.320	4.124.251	17.550.636
2011	3.766.102	4.267.032	2.187.506	1.409.583	4.202.583	17.330.132
2010	1.286.712	4.010.609	65.259	1.050.590	4.278.835	15.164.581
ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣ ΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	2.514.027	8.413.304	116.230	2.301.794	7.387.340	5.593.635
2014	2.160.560	8.973.968	40.974	2.024.222	5.640.948	7.256.603
2013	1.962.041	6.974.955	4.224	1.652.264	7.054.886	8.953.367
2012	2.344.131	5.453.838	119.939	1.820.430	6.896.282	9.936.613
2011	1.258.452	4.381.402	198.988	785.957	7.620.839	9.237.776
2010	2.610.061	5.223.069	20.221	2.308.712	7.003.033	10.571.909
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε (Α.Ν.Ε.Κ)						
ΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣ ΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΜΕΤΡΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
2015	53.473.000	305.860.000	3.977.000	47.698.000	103.119.000	317.035.000
2014	54.295.000	317.518.000	1.250.000	50.907.000	128.477.000	339.674.000
2013	48.783.000	334.261.000	1.831.000	43.820.000	137.915.000	339.160.000
2012	57.526.000	325.903.000	722.000	51.825.000	149.943.000	367.969.000
2011	59.423.000	86.478.000	1.574.000	51.136.000	170.665.000	415.855.000
2010	74.304.000	121.870.000	1.769.000	64.604.000	217.148.000	449.279.000

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΠΑΓΙΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ
5.802.302	113.500	16.637.788	1.770.187	21.096.848	3.081.598
5.890.055	112.763	12.838.617	1.821.444	18.620.777	1.796.270
5.680.724	167.126	13.653.587	1.969.887	16.906.346	1.842.994
5.448.529	153.306	14.455.943	1.324.278	15.087.048	1.871.911
5.812.237	169.013	13.564.030	1.609.654	10.524.866	944.313
5.398.044	170.863	13.877.869	1.119.209	6.106.897	1.257.995
ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ					
7.387.340	96.005	3.079.608	234.849	-3.168.507	-1.100.164
5.640.948	95.363	5.096.043	409.516	-2.066.669	-3.732.385
7.054.886	305.553	6.991.326	855.809	1.669.174	-2.455.585
7.768.217	403.762	7.592.482	871.935	4.130.292	-394.801
8.281.616	273.508	7.979.324	660.777	4.470.385	-526.663
9.941.192	281.128	7.961.848	2.938.159	5.002.581	1.527.002
ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ					
140.867.000	1.798.000	263.562.000	37.748.000	-14.972.000	585.000
149.713.000	2.138.000	285.379.000	21.236.000	-15.847.000	-16.455.000
155.403.000	3.132.000	290.377.000	17.488.000	781.000	-36.589.000
167.675.000	4.979.000	310.443.000	17.732.000	37.620.000	-60.383.000
202.624.000	6.713.000	356.432.000	31.959.000	97.503.000	-21.781.000
232.147.000	7.931.000	374.975.000	14.999.000	103.477.000	-90.745.000

ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
8,33	8,15	35,53	0,27	0,35
10,04	9,87	36,08	0,30	0,46
4,90	4,72	22,20	0,31	0,42
2,07	1,97	26,90	0,31	0,38
0,88	0,84	24,87	0,34	0,43
0,32	0,28	25,04	0,36	0,39
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
0,30	0,29	76,95	1,32	2,40
0,24	0,23	59,15	0,78	1,11
0,28	0,24	23,09	0,79	1,01
0,43	0,36	17,08	0,78	1,02
0,29	0,22	27,86	0,90	1,04
0,50	0,45	24,91	0,94	1,25
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ
0,17	0,17	57,35	0,44	0,44
0,17	0,16	60,09	0,44	0,44
0,15	0,14	44,03	0,46	0,46
0,18	0,16	30,12	0,46	0,46
0,69	0,61	25,42	0,49	0,49
0,61	0,54	27,38	0,52	0,52

ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
	1,04	30,51%	53,11%	14,61%
	1,04	30,92%	30,50%	9,65%
	1,08	34,68%	32,44%	10,90%
	1,16	24,31%	34,36%	12,41%
	1,65	27,69%	16,25%	8,97%
	2,48	20,73%	23,30%	20,60%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
	-1,77	3,18%	-14,89%	34,72%
	-3,51	7,26%	-66,17%	180,60%
	5,36	12,13%	-34,81%	-147,11%
	2,41	11,22%	-5,08%	-9,56%
	2,07	7,98%	-6,36%	-11,78%
	2,11	29,56%	15,36%	30,52%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
	-21,18	26,80%	0,42%	-3,91%
	-21,43	14,16%	-10,99%	103,84%
	434,26	11,25%	-23,54%	-4684,89%
	9,78	10,58%	-36,01%	-160,51%
	4,27	15,77%	-10,75%	-22,34%
	4,34	6,46%	-39,09%	-87,70%

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

Πράσινο χρώμα: Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Κόκκινο χρώμα: Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Κίτρινο χρώμα: Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Πίνακας 7: Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού

ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue star Ferries	0,65	0,76	0,82	0,95	5,17	4,85
Hellenic Seaways	0,44	0,46	0,17	0,15	0,16	1,17
Μινωικές γραμμές	0,75	0,45	0,17	0,60	0,78	1,04
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	0,32	0,88	2,07	4,90	10,04	8,33
Λσιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	0,50	0,29	0,43	0,28	0,24	0,30
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	0,61	0,69	0,18	0,15	0,17	0,17

ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue star Ferries	2,44	0,72	0,80	0,93	5,10	4,80
Hellenic Seaways	0,43	0,43	0,16	0,14	0,15	1,15
Μινωικές γραμμές	1,11	0,71	0,16	0,56	0,74	1
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	0,28	0,84	1,97	4,72	9,87	8,15
Λσιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	0,45	0,22	0,36	0,24	0,23	0,29
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	0,54	0,61	0,16	0,14	0,16	0,17

ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	13,63	19,79	41,86	48,91	62,95	64,46
Hellenic Seaways	102,27	59,83	605,97	66,11	125,48	114,56
Μινωικές Γραμμές	18,34	19,19	22,93	36,29	59,98	45,99
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	25,04	24,87	26,90	22,20	36,08	35,53
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	24,91	27,86	17,08	23,09	59,15	76,95
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	27,38	25,42	30,12	44,03	60,09	57,35

Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας παγίων	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	0,49	0,48	0,45	0,55	0,53	0,57
Hellenic Seaways	0,36	0,37	0,28	0,32	0,37	0,55
Μινωικές Γραμμές	0,33	0,39	0,30	0,33	0,35	0,38
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	0,39	0,43	0,38	0,42	0,46	0,35
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	1,25	1,04	1,02	1,01	1,11	2,40
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	0,52	0,49	0,46	0,46	0,44	0,44

ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	0,06	0,33	0,31	0,36	0,36	0,37
Hellenic Seaways	0,33	0,34	0,26	0,29	0,33	0,47
Μινωικές Γραμμές	0,28	0,33	0,27	0,29	0,32	0,33
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	0,36	0,34	0,31	0,31	0,30	0,27
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	0,94	0,90	0,78	0,79	0,78	1,32
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	0,52	0,49	0,46	0,46	0,44	0,44

Δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	-2,87%	-10,17%	-0,81%	3,45%	7,31%	6,17%
Hellenic Seaways	-7,99%	-11,43%	-17,97%	-43,40%	-19,93%	-27,92%
Μινωικές Γραμμές	-15,47%	-17,37%	-30,67%	-8,60%	-0,91%	6,48%
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	20,60%	8,97%	12,41%	10,90%	9,65%	14,61%
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	30,52%	-11,78%	-9,56%	-147,11%	180,60%	34,72%
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	-87,70%	-22,34%	-160,51%	-46,89%	103,84%	-3,91%

Δείκτης απόδοσης ενεργητικού	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	-0,31%	-6,15%	-0,50%	2,18%	4,50%	3,82%
Hellenic Seaways	-4,13%	-5,73%	-8,26%	-15,71%	-6,33%	-7,33%
Μινωικές Γραμμές	-6,71%	-6,65%	-9,62%	-3,38%	-0,42%	3,28%
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	8,30%	5,45%	10,67%	10,12%	9,23%	14,10%
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	14,44%	-5,70%	-3,97%	-27,43%	-51,43%	-19,67%
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	-20,20%	-5,24%	-16,41%	-10,79%	-4,84%	0,18%

Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blue Star Ferries	-4,96%	-18,40%	-1,62%	6,03%	12,44%	10,47%
Hellenic Seaways	-12,58%	-16,87%	-31,76%	-54,12%	- 19,17%	-15,62%
Μινωικές Γραμμές	-24.31%	-20.37%	-35,91%	-11,64%	-1,34%	10%
Ναυτιλιακή Θάσου Α.Ε	23.30%	27,69%	24,31%	34,68%	30,92%	30,51%
Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Α.Ε	15.36%	-6.36%	-5.08%	-34.81%	- 66.17%	-14.89%
Ναυτιλιακή Κρήτης Α.Ε	-39.09%	-10,75%	-36,01%	-23,54%	10,99%	0.42%