

ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
BLUE STAR FERRIES
(2004 - 2008)

Φοιτητής : ΧΑΤΖΗΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (ΑΜ:43)

Επιβλέπων Καθηγητής : ΝΙΚΟΛΑΡΑΚΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ

*Άγιος Νικόλαος
Μάρτιος 2010*

Ευχαριστίες

Φτάνοντας στο τέλος των σπουδών μου θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους στάθηκαν δίπλα μου και με βοήθησαν να ξεπεράσω κάθε δυσκολία τα τέσσερα τελευταία χρόνια που πέρασα ως φοιτητής.

Πρώτα από όλους τους γονείς μου Γιάννη και Καίτη και τον αδερφό μου Βασίλη που ήταν πάντα δίπλα μου σε ότι και αν χρειάστηκα.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή μου κύριο Νικολαράκη Μιχαήλ για την σημαντική βοήθεια που μου προσέφερε για την υλοποίηση της εργασίας καθώς και όλους τους υπόλοιπους καθηγητές του τμήματος για το εξαιρετικό έργο που πράττουν.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συμφοιτητές μου και τους φίλους μου για την συμπαράσταση και συνεργασία που μου προσέφεραν και θέλω να ελπίζω πως θα κρατήσουμε επαφές μετά από τα τέσσερα αυτά αξέχαστα χρόνια τις ζωής μας.

Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία	6
1.1. Ορισμός Ανώνυμης Εταιρείας.....	6
1.2. Όργανα της Ανώνυμης Εταιρείας	6
1.3. Νομικά Ζητήματα.....	7
1.4. Διαπραγμάτευση Μετοχών	7
1.5. Λύση της Ανώνυμης Εταιρείας	7
1.6. Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία	7
1.7. Νομοθετικό Πλαίσιο.....	8
1.8. Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας	8
1.9. Φορολογία Ναυτιλιακής.....	10
1.10. Συγχωνεύσεις και Εξαγορές	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Θεωρητική ανάλυση της Blue Star Ferries	12
2.1. Η ναυτιλία στην Ελλάδα.....	12
2.2. Ακτοπλοϊκή Ναυτιλία.....	12
2.3. Ιστορική αναδρομή.....	13
2.4. Η εταιρεία BLUE STAR NAYTILIAKH A.E.....	13
2.5. Διοίκηση και εταιρική διακυβέρνηση	14
2.5.1. Διοικητικό Συμβούλιο	14
2.5.2. Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου	15
2.5.3. Υπηρεσία Εταιρικών Ανακοινώσεων	15
2.5.4. Τμήμα Εξυπηρέτησης Μετόχων.....	16
2.6. Οργανόγραμμα Εταιρείας.....	16
2.7. Διάρθρωση Ομίλου.....	17
2.8. Χρηματιστηριακές Πληροφορίες Εταιρείας.....	17
2.9. Ανταγωνιστές	18
2.10. Δρομολόγια – Προορισμοί – Πλοία	19
2.11. Η πορεία της μετοχής στη διάρκεια του χρόνου	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Χρηματοοικονομική ανάλυση της Blue Star Ferries	21
3.1. Αναλύσεις οικονομικών καταστάσεων	22
3.1.1. Ανάλυση Ισολογισμού της Blue Star Ferries	23
3.1.2. Ανάλυση της κατάστασης αποτελεσμάτων της Blue Star Ferries.....	24

3.1.3. Ανάλυση Αριθμοδεικτών.....	24
3.2. Συμπεράσματα.....	30
3.2.1. Σημαντικά στοιχεία για την εταιρεία.....	30
3.2.2. Σχολιασμός Αποτελεσμάτων Χρήσεως.....	31
3.2.3. Στοιχεία Ισολογισμού και Ταμιακών Ροών.....	32
3.2.4. Διαχείριση χρηματοοικονομικού κινδύνου.....	32
3.2.5. Σημαντικές εξελίξεις στον κλάδο.....	32
3.2.6. Σημαντικές εξελίξεις στην Εταιρεία.....	33
3.2.7. Συμμετοχές – Χρεόγραφα.....	34
3.2.8. Αποτίμηση συμμετοχών.....	34
3.2.9. Μερισματική πολιτική.....	34
3.2.10. Χρηματιστηριακή πορεία της μετοχής.....	35
3.2.11. Μεταφορικό έργο και ανάλυση αγορών.....	35
3.3. Ανάλυση θετικών και αρνητικών σημείων.....	36
3.4. Παράρτημα.....	37
3.4.1. Ισολογισμός την 31/12/2008.....	37
3.4.2. Ισολογισμός την 31/12/2007.....	38
3.4.3. Ισολογισμός την 31/12/2006.....	39
3.4.4. Ισολογισμός την 31/12/2005.....	40
3.4.5. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2008.....	41
3.4.6. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2007.....	42
3.4.7. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2006.....	43
3.4.8. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2005.....	44
3.4.9. Αριθμοδείκτες 2008 – 2007.....	45
3.4.10. Αριθμοδείκτες 2006 – 2005.....	46
3.4.11. Αριθμοδείκτες 2004 – 2003.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Συμπεράσματα και Βιβλιογραφία.....	48
4.1. Συμπεράσματα.....	48
4.2. Βιβλιογραφία.....	49

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αναφέρεται στη χρηματοοικονομική ανάλυση της Blue Star Ferries και εστιάζεται σε δύο σκέλη εξίσου σημαντικά :

- A. Πρώτον στην ανάλυση της εταιρείας στο λογιστικό της κομμάτι και την πορεία της στο χρόνο και
- B. Δεύτερον τη σημαντικότητα της ναυτιλίας της χώρας μας και την επιρροή της στην οικονομία της Ελλάδας.

Η εργασία αυτή χωρίζεται σε 4 κεφάλαια:

1. Τι είναι η Ανώνυμη Εταιρεία , τι χρειάζεται για να δημιουργηθεί, πώς λειτουργεί και ποια στοιχεία την συντελούν . Επίσης παραθέτονται οι νόμοι και οι κανόνες στους οποίους υπόκειται μία ναυτιλιακή εταιρεία , σύμφωνα με το πρώην Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και νύν Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας σχετικά με τις επιβατηγό μεταφορές, καθώς και τη φορολογία στην οποία υπόκειται.

2. Στη σχέση της ναυτιλίας με την Ελλάδα και στην εταιρεία BLUE STAR NAYTILIAKH A.E., προβάλλοντας μία γενική εικόνα της εταιρείας, παραθέτοντας τα στοιχεία που την χαρακτηρίζουν και κάνοντας μία ιστορική αναδρομή για την πορεία αυτής. Τέλος γίνεται αναφορά στις ανταγωνίστριες εταιρείες του κλάδου.

3. Τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας BLUE STAR NAYTILIAKH A.E.. Αναλύονται όλα τα οικονομικά στοιχεία της περιόδου που μελετήσαμε από το 2004 έως το 2008 , υπολογίζονται οι απαραίτητοι αριθμοδείκτες και στην συνέχεια γίνεται ανάλυσή . Απεικονίζονται τα οικονομικά στοιχεία της επιχείρησης καθώς και οι αριθμοδείκτες της με γραφήματα. Γίνεται ένα πλάνο με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της εταιρείας , το ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτιλίας και για τα μελλοντικά πεδία δράσης της. Στο τέλος του κεφαλαίου παρουσιάζονται οι ισολογισμοί της εταιρείας.

4. Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που βγαίνουν από την ανάλυση της εταιρείας καθώς και οι προτάσεις για να διορθωθούν οι αδυναμίες και τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της εταιρείας. Στην τελευταία σελίδα παραθέτεται η βιβλιογραφία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

1.1. Ορισμός Ανώνυμης Εταιρείας

Η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) είναι κεφαλαιουχική εταιρεία, της οποίας το κεφάλαιο της είναι διαιρεμένο σε μετοχές. Το νομικό της πλαίσιο διαμορφώθηκε από τον νόμο 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιριών», που αποτέλεσε και το επιμέρους «Δίκαιο της Α.Ε.». Σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο η Α.Ε. είναι πάντα εμπορική εταιρεία ακόμα και όταν δεν ασκεί εμπορία. Για την σύσταση της πρέπει να είναι συγκεντρωμένο το κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου (60.000 ευρώ).

Η Ανώνυμη Εταιρεία πρέπει να διατηρεί ορισμένες διατυπώσεις δημοσιότητας, οι οποίες προστατεύουν τους καλόπιστους τρίτους και τους συναλλασσόμενους. Μέσα σε αυτές είναι η δημοσίευση των ετήσιων αποτελεσμάτων κατά ορισμένο τρόπο (δηλ. τον Ισολογισμό, τα Αποτελέσματα Χρήσεως και Αποτελέσματα Διαθέσεως τηρώντας το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο) στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία πολιτική εφημερίδα. Στις Α.Ε. το εταιρικό κεφάλαιο διαιρείται σε ίσα μέρη, τις μετοχές, οι οποίες είναι ανώνυμες ή ονομαστικές, και μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός αν το καταστατικό υποβάλλει το μεταβιβαστή σε ορισμένους περιορισμούς («δεσμευμένες μετοχές»). Κάθε μέτοχος ευθύνεται μέχρι και το ποσό της εισφοράς του.

Η ίδρυση της Α.Ε. προϋποθέτει έγκριση της Διοικήσεως (Υπουργείου Ανάπτυξης ή αρμόδιας Νομαρχίας), μόνο όμως αν το κεφάλαιο υπερβαίνει τα 3 εκ. ευρώ, και καταχώριση της έγκρισης και του καταστατικού, στο Μητρώο Α.Ε.

1.2. Όργανα της Ανώνυμης Εταιρείας

Το ανώτατο όργανο της Α.Ε. είναι η Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.), στην οποία λαμβάνονται όλες οι μεγάλες αποφάσεις. Την Γενική Συνέλευση απαρτίζουν οι μέτοχοι της εταιρείας. Οι συνελεύσεις είναι έκτακτες και τακτικές. Τακτική Γενική Συνέλευση γίνεται τουλάχιστον μία φορά το έτος. Κάθε μετοχή αποτελεί μία ψήφο και καθένας έχει δικαίωμα να ψηφίσει ή και να ψηφιστεί. Στις Γενικές Συνελεύσεις γίνεται η ψηφοφορία για τη σύνθεση του επόμενου Διοικητικού Συμβουλίου, ορίζονται τα καθήκοντα του, λαμβάνονται αποφάσεις για σημαντικά ζητήματα όπως ο καθορισμός της μακροχρόνιας πολιτικής της εταιρείας και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που πέτυχε η εταιρεία την προηγούμενη χρήση και εγκρίνεται ο ισολογισμός της. Τέλος οποιαδήποτε αλλαγή στο Καταστατικό της εταιρείας πρέπει να αποφασιστεί από Γενική Συνέλευση.

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) αποτελείται από τα μέλη που ψηφίστηκαν στην Γενική Συνέλευση και έχει το καθήκον της επίβλεψης της εταιρείας και της χάραξης πολιτικής και στρατηγικής αυτής. Έτσι το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει για πολύ σημαντικά ζητήματα και παρακολουθεί την πορεία της εταιρείας στην αγορά. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει τον Πρόεδρό του, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό των εργασιών του, καθώς και τον "Διευθύνοντα Σύμβουλο", ο οποίος ασκεί την διοίκηση και εκπροσώπηση της εταιρείας. Ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος μπορεί να είναι συχνά το ίδιο πρόσωπο, ενώ μπορεί να οριστούν περισσότεροι από ένας Διευθύνοντες Σύμβουλοι.

1.3. Νομικά Ζητήματα

Μία Α.Ε. απαγορεύεται (με μερικές εξαιρέσεις) να αποκτήσει τις μετοχές της. Μπορεί ωστόσο να αγοράσει ένα μικρό ποσοστό αυτών για να τις διαθέσει στο προσωπικό της. Η Α.Ε. υπόκειται στον έλεγχο των αποτελεσμάτων και του ισολογισμού της – τόσο για διαπίστωση ή όχι φοροδιαφυγής και σωστής τήρησης των απαραίτητων βιβλίων όσο και – από τους Ορκωτούς Ελεγκτές και Λογιστές οι οποίοι ελέγχουν την επιχείρηση εκ μέρους των μετόχων και πιστοποιούν την ορθότητα των αποτελεσμάτων (όταν αυτά είναι ορθά).

Άλλα νομικά ζητήματα αφορούν τους όρους δημοσιότητας της Γενικής Συνέλευσης όπως τη δημοσίευση σε εφημερίδα πρόσκλησης των μετόχων για να συμμετάσχουν στην Γ.Σ. είκοσι ημέρες πριν από αυτήν. Διατάξεις για αυξημένη ή απλή απαρτία της Γ.Σ., τροποποιήσεις του Καταστατικού της κ.α.

1.4. Διαπραγμάτευση Μετοχών

Μία Α.Ε. μπορεί να εισαχθεί σε ένα Χρηματιστήριο για την διαπραγμάτευση των μετοχών της. Ωστόσο για την εισαγωγή σε μεγάλα χρηματιστήρια χρειάζονται αυστηρά κριτήρια να ικανοποιούνται και αυξημένες διατυπώσεις δημοσιότητας. Όλοι μπορούν να αποκτήσουν ελεύθερα μετοχές και να τις μεταβιβάσουν όποτε επιθυμούν. Σε μία μετοχή η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, η τιμή της, πέραν του μεριδίου του εταιρικού κεφαλαίου περιέχει και Πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές (για την αγορά και την επιχείρηση) μαζί με την προσφορά και ζήτηση των μετοχών συχνά προκαλούν διακυμάνσεις της τιμής της χωρίς ουσιαστικά να μειώνεται ή να αυξάνεται πραγματικά το εταιρικό κεφάλαιο.

1.5. Λύση της Ανώνυμης Εταιρείας

Η Α.Ε. λύεται όταν παρέλθει ο χρόνος της διάρκειας για την οποία συστήθηκε, όταν η γενική συνέλευση των μετόχων το αποφασίσει με αυξημένη απαρτία και πλειοψηφία και όταν η εταιρεία πτωχεύσει. Σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. μη καταβολή του κεφαλαίου, απώλεια των 9/10 του κεφαλαίου, μη υποβολή τριών ισολογισμών) η Διοίκηση μπορεί να ανακαλέσει την άδεια σύστασης της εταιρείας, που έτσι τίθεται υπό εκκαθάριση. Την εκκαθάριση διενεργούν οι εκκαθαριστές, που είναι όργανα της εταιρείας.

1.6. Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία (Α.Ν.Ε.) είναι ειδική (ελληνική) εταιρική μορφή επιχείρησης που μοιάζει με την Ανώνυμη Εταιρεία που όμως η σύστασή της στηρίζεται στο άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 "Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού", με το οποίο εξομοιώθηκαν προς "κεφάλαια εισαγόμενα" από το εξωτερικό τα νηολογούμενα, βάσει του παραπάνω άρθρου, πλοία.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του είδους αυτού της εταιρείας είναι:

- Στην επωνυμία της οφείλει να φέρει την επίσημη ένδειξη Α.Ν.Ε.
- Σκοπός της μπορεί να είναι μόνο η εκμετάλλευση πλοίων.
- Τα κεφάλαιά της μπορούν να εκφράζονται σε ξένο συνάλλαγμα.
- Τα συμβόλαια σύστασής της, αύξηση κεφαλαίου κ.ά. απαλλάσσονται κάθε τέλους
- Η Γενική Συνέλευσή της μπορεί να συνέρχεται οπουδήποτε.
- Τα λογιστικά της βιβλία και ο Ισολογισμός της μπορούν να γίνουν σε ξένο νόμισμα.
- Τα κέρδη της διανέμονται χωρίς περιορισμό.

Παρά τις παραπάνω διευκολύνσεις πολλοί θεωρούν ότι ο θεσμός αυτός χρήζει συνεχών αναθεωρήσεων λόγω πολλών και ευμετάβλητων παραγόντων για τους οποίους κάποιες Χώρες αφήνουν τέτοια θέματα ανοικτά, άνευ περιορισμού.

1.7. Νομοθετικό Πλαίσιο

Η Ελληνική Ακτοπλοία διέπεται από τις διατάξεις του Νόμου 2932/2001 "περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές", ενώ από 01.01.2004 βρίσκεται σε ισχύ ο Κοινοτικός Κανονισμός 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών.

Στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας υπάρχει πλήρης ελευθερία των θαλασσιών μεταφορών και τα πλοία που δραστηριοποιούνται υπόκεινται μόνο σε διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς για την ακτοπλοία και την ασφάλεια των πλοίων, φορτίων και επιβατών.

1.8. Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

Το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, (Greek Ministry of Merchant Marine) είναι ο κρατικός φορέας διοίκησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε αρχικά ως Υφυπουργείο το 1936, μετά τον αποχωρισμό από το μέχρι τότε υφιστάμενο Υπουργείο Ναυτικών και ονομάστηκε Υπουργείο το 1944. Με το όνομα αυτό (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) παρέμεινε μέχρι το 1971 οπότε και συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και ονομάστηκε "Υπουργείο Ναυτιλίας – Μεταφορών και Επικοινωνιών" για να επανέλθει ξανά το 1973 στην αυτοτέλειά του ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τον Σεπτέμβριο του 2007 συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Αιγαίου σε νέο φορέα με το όνομα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο τέλος του 2009 το ΥΕΝ καταργείται και γίνεται ένα με το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

Το τρίπτυχο του αντικειμένου του πρώην Υ.Ε.Ν. είναι "κράτος – πλοίο – ναυτικός". Στην έννοια του κράτους περιλαμβάνονται η ναυτιλιακή πολιτική, η ναυτιλιακή υποδομή, λιμένες – επικοινωνίες – ναυπηγεία κ.λπ., στην έννοια του πλοίου υπάγονται οι πλοιοκτήτες – εφοπλιστές και αυτά καθαυτά τα πλοία ως οικονομικές μονάδες (και για τις τρεις επιμέρους έννοιες), ενώ στην έννοια του

ναυτικού υπάγονται η ναυτική εκπαίδευση, η ναυτολόγηση, (η επάνδρωση των πλοίων), η εξέλιξη και η ασφάλιση των ναυτικών.

Η σύγχρονη ανάπτυξη της ναυτιλίας, μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των διεθνών συνεργασιών απαιτεί ιδιαίτερους χειρισμούς σε συνεργασία πάντα με επαγγελματικούς αλλά και κοινωνικούς φορείς. Το δε πλήθος τομέων δραστηριότητας του πρώην ΥΕΝ είναι τόσο μεγάλο που η κάθε του σχεδόν διεύθυνση δίνει την εικόνα ενός επιμέρους «υπουργείου» συνθέτοντας έτσι ένα Υπερ-υπουργείο που σπάνια συναντάτε σε άλλη ναυτιλιακή Χώρα.

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του πρώην Υ.Ε.Ν. το οργανόγραμμά του έχει σχηματιστεί ως ακολούθως:

1. Κεντρική Υπηρεσία του ΥΕΝ διαρθρώνεται όπως παρακάτω:

- α) Γραφείο Υπουργού στο οποίο υπάγονται η ΔΠΣΕΑ, ΔΘΚΜ, ΓΕΜΜΕ, το Γραφείο Εθιμοτυπίας κ.λπ. και το Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου .
- β) Γραφείο Γενικού Γραμματέα στο οποίο υπάγεται απευθείας το Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων.
- γ) Γραφείο Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής στο οποίο υπάγονται απευθείας 4 Διευθύνσεις (ΔΛΠ, ΔΛΥ, ΔΟΛΕΛ και Πλοηγική Υπηρεσία).
- δ) Αρχηγός Λιμενικού Σώματος ο οποίος ασκεί τη Διοίκηση του Λιμενικού Σώματος και στον οποίο υπάγεται απευθείας η ΓΕΛΣ.
- ε) Α΄ Υπαρχηγός ΛΣ στον οποίο υπάγονται απευθείας ο Κλάδος Α΄ με 4 Διευθύνσεις (ΔΠΛΣ, ΔΠΟΕΚ, ΔΟΥ, ΔΠΝΤ), ο Κλάδος Β΄ με 3 Διευθύνσεις (ΔΛΑ, ΔΑ, ΔΠΘΠ), ο Κλάδος Γ΄ με 1 Διεύθυνση (ΔΘΣ), και ο Κλάδος Ε΄ με 2 Διευθύνσεις (ΔΕΜΕΜ, ΔΤΥ)
- στ) Β΄ Υπαρχηγός ΛΣ στον οποίο υπάγονται απευθείας ο Κλάδος Γ΄ με 3 Διευθύνσεις (ΔΑΝ, ΔΝΕΡ, ΔΕΚΝ), ο Κλάδος Δ΄ με 4 Διευθύνσεις (ΔΚΕΟ, ΔΜΚ, ΔΕΠ, ΔΕΔΑΠΛΕ) και η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης με 5 Διευθύνσεις (ΔΠΠ, ΔΟ, ΔΠΚΕ, ΔΥΑΣΟ, ΔΠΠΑ).

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπάγονται επίσης:

- α) η Υπηρεσία Ειδικών Μελετών, β) η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών Λιμενικού Σώματος και γ) Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών.

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργούν επίσης σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις:

- α) Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους,
- β) Γραφείο Παρέδρου Ελεγκτικού Συνεδρίου και
- γ) Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.

2. Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι οι εξής:

- α) Έξι Περιφερειακές Διοικήσεις,
- β) Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού και Εξωτερικού,
- γ) Σχολές Εμπορικού Ναυτικού,
- δ) Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης (ΠΣΚΡ) και
- ε) Πλοηγικοί Σταθμοί.

3. Επίσης το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εποπτεύει το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τέλος το ΥΕΝ εποπτεύει και όλα τα Ιδρύματα του Εμπορικού Ναυτικού, τον ναυτικό συνδικαλισμό καθώς και τους Οργανισμούς Λιμένων Πειραιώς Θεσσαλονίκης και άλλων παρεμφερών υπηρεσιών των λιμένων της Χώρας.

1.9. Φορολογία Ναυτιλιακής Εταιρείας

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα και την εκμετάλλευση Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων.

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία είναι Εμπορική Εταιρεία, το καταστατικό της καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρίζεται στο ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Με την καταχώριση αυτή, αποκτά την νομική της προσωπικότητα.

Το εταιρικό της κεφαλαίο διαιρείται σε μετοχές, οι δε μέτοχοι, είναι τουλάχιστον δυο (2). Η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών τους.

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία “δανείζεται” χαρακτηριστικά, τόσο από την Ανώνυμη Εταιρεία, όσο και από την Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης. Συνεπώς, είναι δυνατό να ενταχθεί στις εταιρείες Μικτής Μορφής.

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες υποχρεούνται σε τήρηση Βιβλίου Εσόδων – Εξόδων, με την προϋπόθεση ότι είναι πλοιοκτήτριες πλοίων. Κατ’ αυτήν την έννοια “εκδίδουν”, λαμβάνουν και διαφυλάσσουν τα υπό του κωδικούς παραστατικά των συναλλαγών τους, ως και να υποβάλλουν εις τον Οικονομικών Έφορων τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία.

Οι διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 27/75 “περί φορολογίας πλοίων” εφαρμόζονται και επί της Ναυτιλιακής Εταιρείας εφ’ όσον είναι πλοιοκτήτρια. Περαιτέρω, απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους κλπ τόσο η διανομή των κερδών, όσο και το προϊόν εκκαθάρισης αυτής.

Κατά την σύνταξη της φορολογικής δήλωσης της Ναυτιλιακής Εταιρείας, ακολουθείται η γνωστή διαδικασία (όπως και με τις άλλες μορφές των ΑΕ) συμπληρώνοντας τα συνήθη έντυπα (Ε3 και Φορολογική Δήλωση Φ01010). Επειδή, όμως, όπως αναφέραμε πιο πάνω, η Ναυτιλιακή Εταιρεία εφαρμόζει τις διατάξεις του Ν. 27/75, σε ότι αφορά την φορολογία, τα κέρδη της απαλλάσσονται της πληρωμής φορών κλπ (λόγο του ότι είναι πλοιοκτήτρια). Φόρος, έχει ήδη καταβληθεί υπολογιζόμενος επί του πλοίου (ή των πλοίων), που έχει στην κυριότητά της η Ν.Ε.

1.10. Συγχωνεύσεις και Εξαγορές

Στο τέλος του Μαρτίου του 2008 διεξήχθη στη Νέα Υόρκη το 2ο Ετήσιο Διεθνές Συνέδριο “Invest in International Shipping” όπου συμμετείχαν πάνω από 600 στελέχη θεσμικών επενδυτικών οίκων, χρηματιστηριακών εταιριών, καθώς και εμπορικών και επενδυτικών τραπεζών που διατηρούν σημαντικές επενδύσεις και δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας.

Υπεύθυνοι από Τράπεζες της Ελλάδας και του εξωτερικού αναφέρθηκαν στην αύξηση συγχωνεύσεων και εξαγορών στην Ναυτιλία στα προηγούμενα χρόνια που

υποβοηθήθηκε από τραπεζικό δανεισμό όπως επίσης και από τον σημαντικό αριθμό εταιρειών που άντλησαν κεφάλαια είτε με την εισαγωγή τους σε χρηματιστήρια είτε μεταγενέστερα. Η αξία των σχετικών συμφωνιών ανήλθε το 2007 σε 37 δις δολ. περίπου, έναντι 11 δις δολ. το 2006 αλλά εμφανίζει κάμψη στο πρώτο τρίμηνο του 2008.

Σήμερα η εικόνα αλλάζει λόγω της αστάθειας των κεφαλαιαγορών καθώς και της στενότητας της τραπεζικής αγοράς. Παρά την μεταβλητότητα των χρηματιστηριακών αποτιμήσεων, η μετοχή μίας εισηγμένης εταιρίας αποτελεί νόμισμα για εξαγορές, ιδιαίτερα σε μία εποχή μειωμένου τραπεζικού δανεισμού. Εταιρίες με οικονομική ευρωστία και σημαντικά κεφάλαια θα ευνοηθούν στο σημερινό περιβάλλον.

Βασικά πορίσματα του συνεδρίου ήταν ότι οι συγχωνεύσεις και εξαγορές σε καμιά περίπτωση δεν αποτελούν πανάκεια για τον κλάδο. Συμφέρουν μόνο εάν είναι οικονομικά επωφελείς μακροπρόθεσμα, αλλιώς είναι καλύτερο για τις μεγάλες εταιρίες, να στραφούν στην αγορά μεμονωμένων πλοίων και όχι ολοκλήρων εταιριών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ BLUE STAR FERRIES

2.1. Η ναυτιλία στην Ελλάδα

Η ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας με σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη και την ενίσχυση του ισοζυγίου με πόρους.

Το χάρισμα των Ελλήνων από τα αρχαία χρόνια στις θαλάσσιες ασχολίες καθώς και η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι οι δύο βασικοί λόγοι που βοήθησαν την χώρα να αναπτυχθεί στον χώρο της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ελληνική Πολιτεία, στήριζε και στηρίζει με ισχυρό θεσμικό πλαίσιο τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δραστηριότητα και το Εθνικό νηολόγιο, καθώς και με ιδιαίτερες δέσμες μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστική θέση του ναυτιλιακού τομέα σε παγκόσμια κλίμακα.

Σύμφωνα με δημοσίευμα του Κέντρου Παγκόσμιου Ελληνισμού η χώρα μας ακόμα και στις μέρες μας καταφέρνει να κρατήσει την πρωτοπόρο θέση της στην παγκόσμια κατάταξη των δυνατών χωρών στη ναυτιλία. Συγκεκριμένα αναφέρει : «Στην πρώτη πεντάδα της πρώτης κατηγορίας του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) επανεξελέγη η Ελλάδα, εξασφαλίζοντας ψήφους 130 χωρών από τις 154 που έλαβαν μέρος στην ψηφοφορία. Μάλιστα η χώρα μας εξελέγη ψηλότερα από τις ΗΠΑ και τη Ρωσία. Η Ελλάδα εξακολουθεί να επισημαίνει με κάθε ευκαιρία και προς πάσα κατεύθυνση διά της αρμοδίας για τα θέματα αυτά ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά, ότι τα οποιαδήποτε μέτρα που αφορούν ή μπορεί να επηρεάζουν τη ναυτιλία θα πρέπει να εξετάζονται και να αποφασίζονται σε επίπεδο IMO, σημειώνεται στην ανακοίνωση. Ναυτιλιακοί κύκλοι επισήμαναν ότι η επανεκλογή της Ελλάδας στην πρώτη πεντάδα του IMO δείχνει την ισχύ της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο».

2.2. Ακτοπλοϊκή Ναυτιλία

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση και εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες συνδέουν την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες μεταφορές νέα ταχύπλοα πλοία που

μείωσαν τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από τις αρχές του 2003 ο τομέας της ακτοπλοΐας απελευθερώθηκε με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Στην Ελλάδα τα θέματα Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών καθορίζονται κυρίως από τον Κώδικα Ναυτικού Δημοσίου Δικαίου που αφορούν ακριβώς τα ειδικά θέματα Ακτοπλοΐας και αναφέρεται σε πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα, στο προσωπικό των πλοίων, στην αστυνόμευση λιμένων και παραλιών, σε ειδικά ναυτιλιακά θέματα και σε ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις.

2.3. Ιστορική αναδρομή

Η ιστορία του Ομίλου BLUE STAR NAYTILIAKHI A.E. ξεκινάει από το 1897 με τη δραστηριοποίηση στη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπορευομένων μεταξύ Πειραιά, Πάτρας, Ιονίων νήσων και Ιταλίας. Τις δεκαετίες 1980 και 1990 η εξέλιξη των δραστηριοτήτων της Εταιρίας ήταν αλματώδης αποκτώντας σημαντικό μερίδιο στις θαλάσσιες γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Πλέον οι γραμμές που εξυπηρετεί η εταιρεία στην Ελλάδα είναι Πειραιάς - Ηράκλειο, Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος & Πάρος, Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Σαντορίνη & Ίος, Πειραιάς - Σύρος - Πάρος - Νάξος - Σαντορίνη & Αμοργός, (Κατάπολα & Αιγιάλη) - Ηρακλεία - Σχοινούσα - Κουφονήσι - Δονούσα - Αστυπάλαια, Πειραιάς - Πάτος - Λέρος - Κως - Ρόδος & Σύρος - Σαντορίνη - Αμοργός (Κατάπολα), Πειραιάς - Κάλυμνος - Κως - Ρόδος & Πάρος - Νάξος - Αστυπάλαια - Νίσυρος - Τήλος - Καστελλόριζο, Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος, Θεσσαλονίκη - Λέσβος (Σίγρι) - Χίος - Σάμος (Καρλόβασι) - Κάλυμνος - Κως - Ρόδος. Επίσης η γραμμή Ελλάδα - Ιταλία εξυπηρετείται από την εταιρεία με τα δρομολόγια Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα - (Κέρκυρα) - Μπάρι.

Το 1999 η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ απέκτησε το 38,87% των μετοχών της εταιρείας και στη συνέχεια διέυρνε το ποσοστό συμμετοχής της στο 48,79%. Μετά την εξαγορά της από την ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, η εταιρία αλλάζει εμπορικό σήμα, ονομάζεται Blue Star Ferries και προχωράει σε πλήρη αναδιοργάνωση των λειτουργιών της.

Την Εταιρία εκπροσωπούσαν αρχικά οι κ.κ. Χαράλαμπος Πασχάλης ως πρόεδρος, Πέτρος Βέττας ως αντιπρόεδρος, Μιχάλης Σακέλλης ως διευθύνων σύμβουλος και μέλη οι: Σπύρος Χ.Πασχάλης, Νίκος Ταπίρης, Γιάννης Κρητικός, Αντώνης Στρίντζης, Γιώργος Καρυστινός και Αλέξανδρος Εδιπίδης.

2.4. Η εταιρεία BLUE STAR NAYTILIAKHI A.E

Η BLUE STAR NAYTILIAKHI A.E. ιδρύθηκε την 10η Νοεμβρίου 1992 (ΦΕΚ 5228/23.11.1992) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωτύμων Εταιριών με αριθμό 27574/06/Β/92/34. Η διάρκειά της έχει ορισθεί μέχρι το 2091 με δυνατότητα παράτασης.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού, σκοπός της εταιρίας είναι:

Η απόκτηση και η πλοιοκτησία πλοίων ή η συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιρειών ελληνικών ή αλλοδαπών που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και/ή την εκμετάλλευση πλοίων.

Για την επίτευξη του σκοπού της η Εταιρεία μπορεί:

- α. Να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου.
- β. Να συνεργάζεται με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο του ιδιωτικού ή και δημόσιου τομέα του εσωτερικού ή του εξωτερικού με οποιοδήποτε τρόπο.
- γ. Να ιδρύει υποκαταστήματα ή πρακτορεία ή γραφεία οπουδήποτε και
- δ. Να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή οποιουδήποτε εταιρικού τύπου με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό.

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου ανήκει κυρίως στην κατηγορία οικονομικής δραστηριότητας Θαλάσσιες και Ακτοπλοϊκές Μεταφορές.

2.5. Διοίκηση και εταιρική διακυβέρνηση

Η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. (Blue Star Group) είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών (X.A.A.) στην κατηγορία των εταιρειών Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης και περιλαμβάνεται στην σύνθεση του δείκτη FTSE / X.A Mid40.

Η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. είναι κατά 48,795% θυγατρική της επίσης εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αθηνών, Attica Α.Ε Συμμετοχών (Attica Group). Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τη διαχείριση και διάθεση της εταιρικής περιουσίας και την εκπροσώπηση της εταιρείας. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την εταιρεία μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού.

Στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας μετέχουν εκτελεστικά, μη εκτελεστικά και ανεξάρτητα 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 στο ίδιο πρόσωπο ενώ το συμβούλιο έχει ορίσει και εντεταλμένο σύμβουλο. Επιπλέον ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου έχει την ιδιότητα του μη εκτελεστικού μέλους.

2.5.1. Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο από τις 30/04/2008 απαρτίζεται ως ακολούθως:

Χαράλαμπος Σ. Πασχάλης	-Πρόεδρος, μη Εκτελεστικό Μέλος
Πέτρος Μ. Βέττας	-Αντιπρόεδρος, Εκτελεστικό Μέλος
Μιχάλης Γ. Σακέλλης	-Διευθύνων Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος
Σπύρος Χ. Πασχάλης	-Εντεταλμένος Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος
Νικόλαος Ι. Ταπίρης	-Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος
Ιωάννης Β. Κρητικός	-Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος
Αντώνης Δ. Στρίντζης	-Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος
Γεώργιος Ν. Καρυστινός	-Σύμβουλος, Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος
Αλέξανδρος Θ. Εδιπίδης	-Σύμβουλος, Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος

Στα τέλη του 2008 η Attica Group ανακοινώνει τη συγχώνευση των ανωνύμων εταιρειών, «Blue Star Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία», «Superfast Ferries Ναυτιλιακή Ανώνυμος Εταιρεία» και «Attica Ανώνυμος Εταιρία Συμμετοχών» με απορρόφηση της πρώτης και της δεύτερης από την τρίτη.

Το διοικητικό συμβούλιο της Attica Group απαρτίζεται ως ακολούθως :

σμος Σ. Πασχάλης Πρόεδρος, Μη Εκτελεστικό Μέλος	Ανδρέας Ε. Βγενόπουλος Αντιπρόεδρος, Μη Εκτελεστικό Μέλος	Πέτρος Μ. Βέττας Διευθύνων Σύμβουλος Εκτελεστικό Μέλος
Μιχάλης Γ. Σακέλλης Εκτελεστικό Μέλος	Σπύρος Χ. Πασχάλης Εκτελεστικό Μέλος	Μάρκος Α. Φόρος Ανεξάρτητο, Μη Εκτελεστικό Μέλος
Αρετή Γ. Σουβατζόγλου Μη Εκτελεστικό Μέλος	Θεόφιλος - Αριστείδης Γ. Πριόβολος Μη Εκτελεστικό Μέλος	Αλέξανδρος Θ. Εδιπίδης Ανεξάρτητο, Μη Εκτελεστικό Μέλος

2.5.2. Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου

Το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου λειτουργεί ως ανεξάρτητο όργανο της εταιρείας και υπάγεται απευθείας στο διοικητικό συμβούλιο.

Βασική επιδίωξη του εσωτερικού ελέγχου είναι η τήρηση της χρηματοπιστωτικής νομοθεσίας, της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιριών καθώς και η εφαρμογή του εσωτερικού κανονισμού, των διαδικασιών και του καταστατικού της εταιρείας, όπως προβλέπεται από το Ν.3016/2002.

Τα στελέχη του εσωτερικού ελέγχου έχουν πλήρη ελευθερία και απρόσκοπτη πρόσβαση στις υπηρεσίες, τα λογιστικά βιβλία και στοιχεία και στο προσωπικό όλων των λειτουργιών των τμημάτων της εταιρείας. Η διοίκηση της εταιρείας παρέχει όλα τα απαραίτητα μέσα για τη διευκόλυνση του έργου του εσωτερικού ελέγχου.

2.5.3. Υπηρεσία Εταιρικών Ανακοινώσεων

Η Υπηρεσία έχει ως κύρια αρμοδιότητα την έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της εταιρείας προς την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και το Χρηματιστήριο Αθηνών καθώς και την επικοινωνία της εταιρείας με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και κάθε άλλον αρμόδιο φορέα.

Η Υπηρεσία Εταιρικών Ανακοινώσεων φέρει την ευθύνη του σχεδιασμού και της δημοσιοποίησης όλων των ανακοινώσεων που αφορούν το επενδυτικό κοινό.

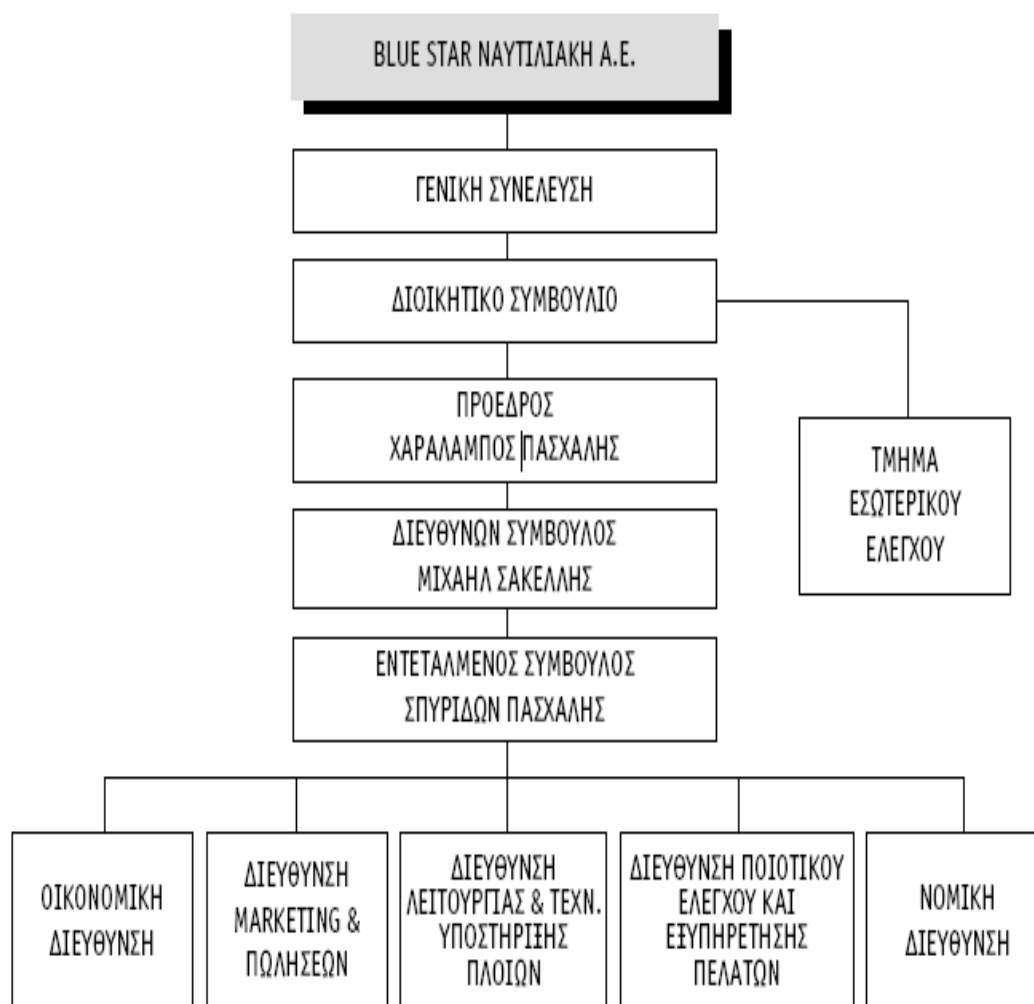
2.5.4. Τμήμα Εξυπηρέτησης Μετόχων

Το τμήμα έχει ως βασική επιδίωξη την άμεση και ισότιμη πληροφόρηση των μετόχων καθώς και την εξυπηρέτησή τους σχετικά με την άσκηση των δικαιωμάτων τους με βάση τον νόμο και το καταστατικό της εταιρίας.

Το Τμήμα μεριμνά για την έγκαιρη ενημέρωση του επενδυτικού κοινού σχετικά με τα θέματα που προκύπτουν από εταιρικές πράξεις της εταιρίας, εταιρικές εκδόσεις, διανομή μερισμάτων και παρέχει πληροφορίες για τις Γενικές Συνελεύσεις της εταιρίας και τις αποφάσεις τους.

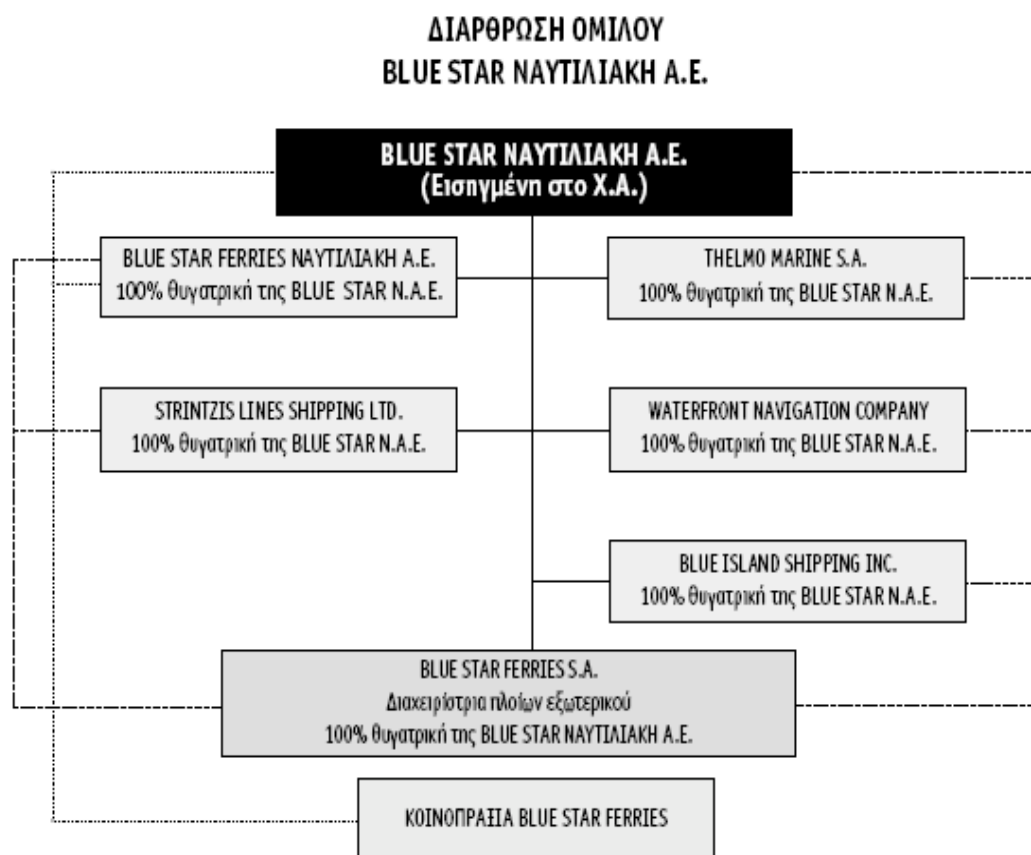
2.6. Οργανόγραμμα Εταιρείας

Το οργανόγραμμα της Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. έχει ως ακολούθως:



2.7. Διάρθρωση Ομίλου

Η διάρθρωση του Ομίλου Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



2.8. Χρηματιστηριακές Πληροφορίες Εταιρείας

Οι μετοχές της Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών υπό τον κωδικό BSTAR. Ο συνολικός αριθμός των κοινών ανωνύμων μετοχών που εκκρεμούν στις 31 Μαρτίου 2008 ήταν 105.000.000. Κάθε μετοχή μεταφέρει ένα δικαίωμα ψήφου.

Οι οικονομικές καταστάσεις της Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε., συμπεριλαμβάνονται, άμεσα, σε ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της Attica Συμμετοχών Α.Ε. η οποία κατέχει 48.795% του μετοχικού κεφαλαίου της Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε.

Επιπλέον περιλαμβάνονται, εμμέσως, στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της MARFIN INVESTMENT GROUP Α. Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.

Οι οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (ΔΠΧΠ) που έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB) και τη Διεθνή Χρηματοδοτική Αναφορά Επιτροπή Διεργημάτων, όπως εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιπλέον, ο Όμιλος έχει καταρτίσει τις οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με την αρχή του ιστορικού κόστους, της λειτουργίας της επιχείρησης, την αρχή των

δεδουλευμένων βάση της αρχής της συνοχής, τη σημαντικότητα και την αρχή δεδουλευμένη βάση της λογιστικής.

Η κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων απαιτεί τη χρήση εκτιμήσεων και τις υποθέσεις που πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του κανόνα αποδεκτές λογιστικές αρχές.

2.9. Ανταγωνιστές

Οι κύριοι ανταγωνιστές της BLUE STAR NAYTILIAKΗ A.E. είναι οι εταιρίες :

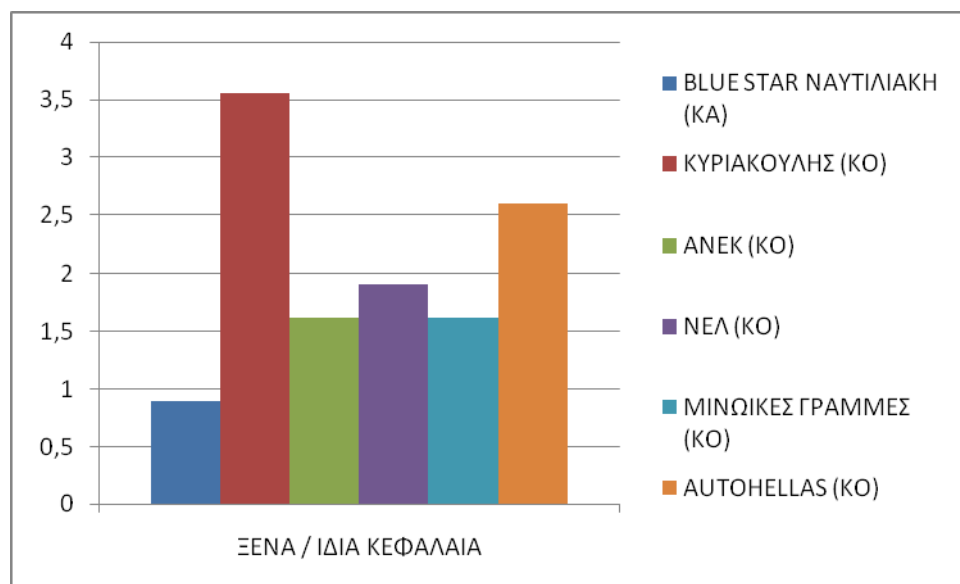
1. “ANEK LINES” ,
2. “MINOAN LINES” ,
3. “Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή A.E.” ,
4. “NEA LINES” και η
5. “AUTOHELLAS (HERTZ) A.T.E.E.”.

Όλες οι παραπάνω εταιρίες περιλαμβάνονται στο κλάδο «Ταξίδια και Αναψυχή» του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Ο ανταγωνισμός που υπάρχει στον χώρο είναι μεγάλος λόγω της πληθώρας των δρομολογίων που υπάρχουν στις Ελληνικές θάλασσες αλλά τα τελευταία χρόνια η BLUE STAR FERRIES έχει ξεπεράσει κάθε προσδοκία, παίρνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των δρομολογίων για εκείνη.

Έχοντας δρομολόγια σε πάνω από 20 κεντρικά λιμάνια σε Κρήτη, Κυκλάδες και Δωδεκάνησα και το ότι εξυπηρετεί την επίσης σημαντικές γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα – Ηγουμενίτσα - (Κέρκυρα) –Μπάρι η BLUE STAR FERRIES έχει παγιωθεί στο μυαλό όλων των Ελλήνων ως η πιο αξιόπιστη εταιρεία στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας.

Ένας σημαντικός λόγος για τον οποίο η εταιρεία έχει μια τόσο καλή πορεία στον χρόνο σε σχέση με τις ανταγωνίστριες εταιρείες είναι διότι έχει προσπαθήσει να κρατήσει τον δανεισμό της από άλλους σε χαμηλό επίπεδο. Βάση στατιστικών στοιχείων της ΕΣΥΕ στις αρχές του 2008 ο αριθμοδείκτης ΞΕΝΑ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ των εταιρειών κυμαινόταν ως εξής :



Σε αυτό το διάγραμμα βλέπουμε ότι η BLUE STAR FERRIES έχει καταφέρει σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες να κρατήσει τον αριθμοδείκτη αυτόν κάτω από την μονάδα το οποίο σημαίνει πως τα δικά της κεφάλαια είναι περισσότερα από αυτά που έχει να δανειστεί.

2.10. Δρομολόγια – Προορισμοί – Πλοία

Η BLUE STAR FERRIES μετά από πολλά χρόνια εμπειρίας στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας έχει άξια καταφέρει να εξυπηρετεί τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας μας με τα δρομολόγια της τα οποία ήταν στις αρχές του 2010 :

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ:

- Πειραιάς-Ηράκλειο
- Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος & Πάρος
- Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη & Ίος
- Πειραιάς-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη & Αμοργός (Κατάπολα & Αιγιάλη)-Ηρακλεία-Σχοινούσα-Κουφονήσι-Δονούσα-Αστυπάλαια
- Πειραιάς-Πάρος-Λέρος-Κως-Ρόδος & Σύρος-Σαντορίνη-Αμοργός (Κατάπολα)
- Πειραιάς-Κάλυμνος-Κως-Ρόδος & Πάρος-Νάξος-Αστυπάλαια-Νίσυρος-Τήλος-Καστελλόριζο
- Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος
- Θεσσαλονίκη-Λέσβος (Σίγρι)-Χίος-Σάμος (Καρλόβασι)-Κάλυμνος-Κως-Ρόδος

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ:

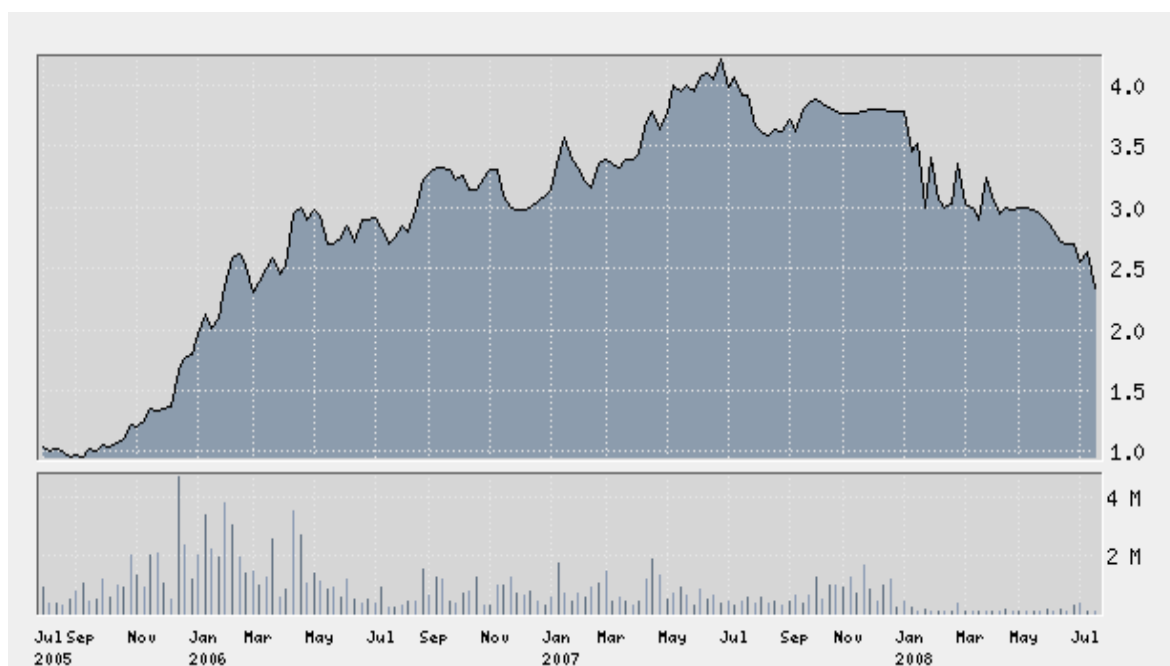
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκόνα
- Πάτρα-Ηγουμενίτσα-(Κέρκυρα)-Μπάρι.
- Μεγάλη Βρετανία-Ολλανδία
- Σκωτία-Βέλγιο

Αξίζει να προσθέσουμε ότι στις αρχές του 2002 πλοία της BLUE STAR FERRIES εξυπηρετούσαν τη γραμμή Μεγάλη Βρετανία – Ολλανδία και Σκωτίας (Rosyth) και Βελγίου (Zeebrugge) . Πλέον τα δύο αυτά δρομολόγια εξυπηρετούνται από πλοία τις Superfast Ferries η οποία και αυτή ανήκει στον όμιλο Attica Group.

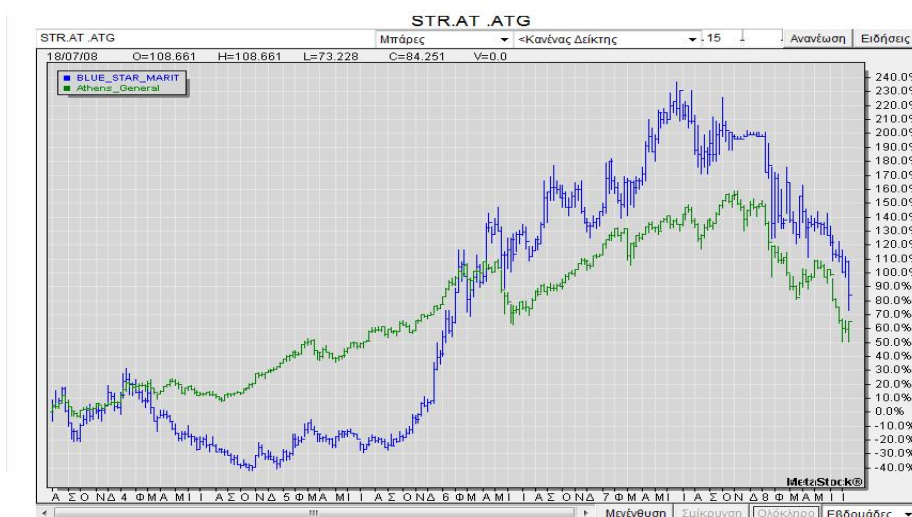
Τα πλοία τα οποία έχει στη διάθεσή της η εταιρεία αυτή την στιγμή είναι τα εξής :

- Blue Star 1
- Blue Horizon
- Superferry II
- Διαγόρας
- Blue Star Ithaki
- Blue Star 2
- Blue Star Paros
- Blue Star Naxos

2.11. Η πορεία της μετοχής στη διάρκεια του χρόνου



1. Οι τιμές της μετοχής σε διάρκεια 3 χρόνων από τα μέσα του 2005 έως τα μέσα του 2008. Βλέπουμε την αύξηση της τιμής της μετοχής τους καλοκαιρινούς μήνες και ιδιαίτερα το 2007 όπου αποκτήθηκαν 2 καινούρια πλοία για τα δρομολόγια των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων.



2. Οι τιμές της μετοχής από το 2004 έως το 2008 συγκριτικά με το Γενικό Δείκτη τιμών του ΧΑΑ. Διακρίνουμε ότι από την αρχή του 2006 μέχρι και τα μέσα του 2008 η τιμή της μετοχής ήταν πάνω από τον Γενικό Δείκτη του ΧΑΑ.

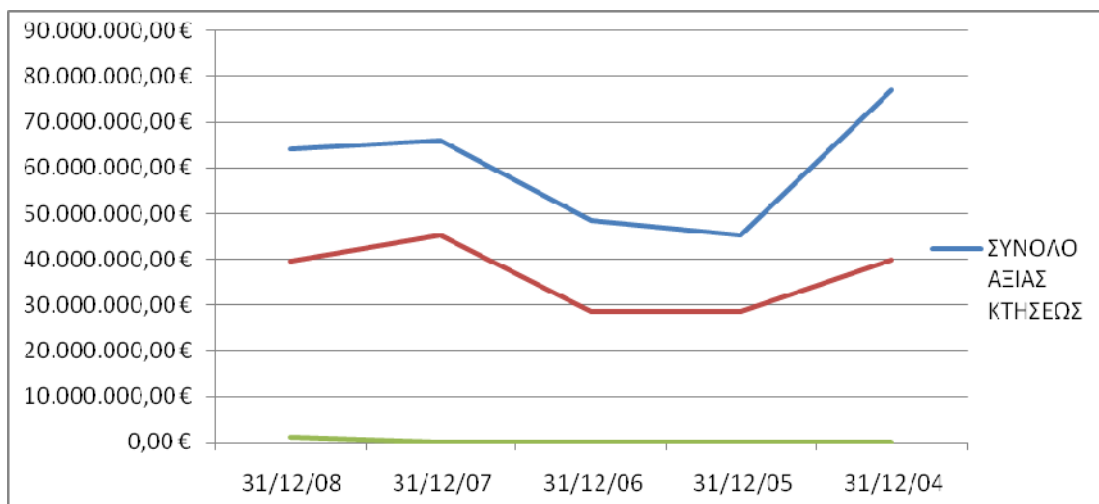
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ BLUE STAR FERRIES

3.1. Αναλύσεις οικονομικών καταστάσεων

3.1.1. Ανάλυση Ισολογισμού της Blue Star Ferries

Σε αυτό το κομμάτι της εργασίας αναλύονται οι ισολογισμοί της εταιρείας για τα έτη 2004 – 2008 και κάθε κομμάτι του ισολογισμού ξεχωριστά . Τα διαγράμματα στα οποία αναφερόμαστε είναι δημιουργημένα βάση των ισολογισμών οι οποίοι αναφέρονται στο τέλος του κεφαλαίου.

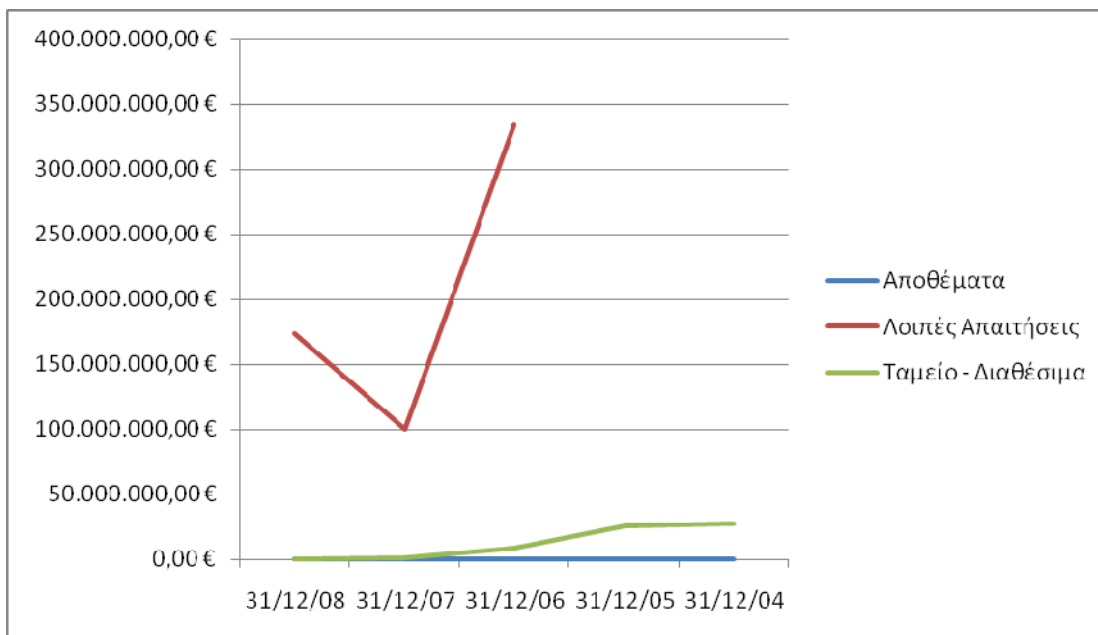


Γράφημα 1.

Το σύνολο της αξίας κτήσεως από το 2004 έως το 2008 κυμάνθηκε από 77.058.938 € σε 64.063.000 € . Η μείωση αυτή οφείλεται στο ότι το 2005 μειώθηκε η αξία των μηχανημάτων και των εγκαταστάσεων ενώ τα επόμενα χρόνια παρατηρούμε αύξηση αυτών καθώς και δημιουργία αξίας λοιπών ακινητοποιήσεων.

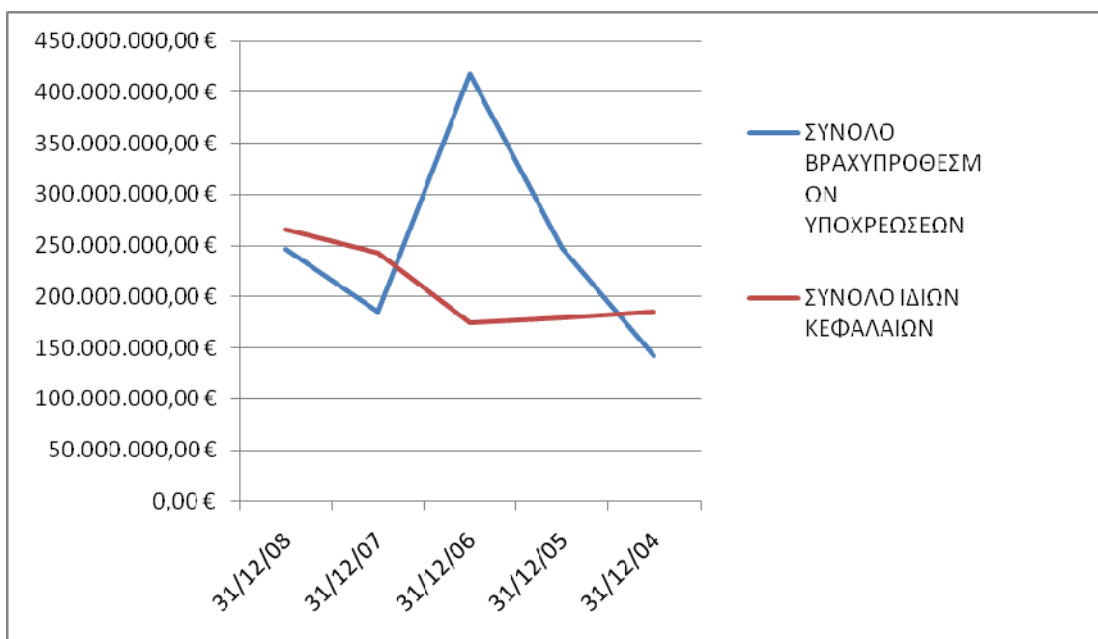
Η αναπόσβεστη αξία τα έτη 2004 – 2008 είχε τιμές 39.793.986 € - 39562.000 € με σημαντική μείωση το 2005 όπου η αξία έφτασε 28.699.110 € , ενώ τα επόμενα έτη σημειώθηκε αύξηση έως το 2007 όπου η αξία ήταν 45.305.000 € και το 2008 υπήρξε μείωση 12,6 % από το 2007.

Οι λοιπές μακροπρόθεμες υποχρεώσεις το 2004 κυμαίνονται σε χαμηλό επίπεδο 49.313,65 € ενώ το 2008 βλέπουμε ότι έχουν φτάσει 1.133.000 €.



Γράφημα 2.

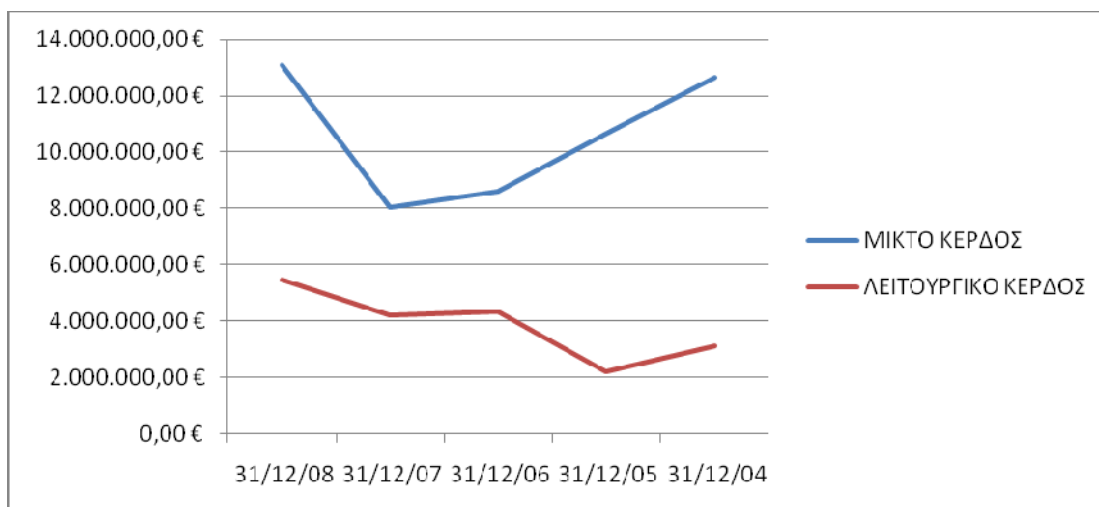
Στο παραπάνω γράφημα βλέπουμε την μεγάλη διαφορά που εμφανίζουν οι λοιπές απαιτήσεις της εταιρείας. Ενώ τα πρώτα 2 έτη δεν υπάρχει αξία, το 2006 οι απαιτήσεις ήταν 333.721.000 € φτάνοντας το 2008 με αλματώδη μείωση στο 173.682.000 €. Τα αποθέματα και τα διαθέσιμα της εταιρείας κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε όλη την διάρκεια των 5 ετών.



Γράφημα 3.

Στο παρόν διάγραμμα παρατηρούμε την αύξηση των υποχρεώσεων στη σειρά ετών 2004 – 2008 από 141.899.189.70 € σε 246.283.000 €. Η αύξηση αυτή οφείλετε στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων προς τους προμηθευτές καθώς και στην παρουσία τραπεζικού δανεισμού που το 2004 ξεκίνησε από 2.219.000 € και κατέληξε το 2008 1.000.000 €.

3.1.2. Ανάλυση της κατάστασης αποτελεσμάτων της Blue Star Ferries



Γράφημα 4.

Στο παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε τις μεταβολές μεικτού και λειτουργικού κέρδους. Το μεικτό κέρδος αναφέρεται στη διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και της τιμής πώλησης ενός προϊόντος ενώ το λειτουργικό κέρδος αναφέρεται στο μεικτό κέρδος μείον τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας. Τα έτη 2004 – 2008 το μεικτό κέρδος ήταν 12.644.014,56 € και 13.090.000 € αντίστοιχα ενώ το λειτουργικό κέρδος κυμάνθηκε από 3.097.985.89 € σε 5.458.000 €.

3.1.3. Ανάλυση Αριθμοδεικτών

- Αριθμοδείκτες Ρευστότητας



Γράφημα 5.

1. Γενικής Ρευστότητας = $\text{Κυκλ.Ενεργ.} / \text{Βραχ.Υποχρ.}$: Ο δείκτης αυτός μας δείχνει την ισορροπία των βραχυχρόνιων στοιχείων του ισολογισμού. Το ποσοστό αυτό μας δείχνει πόσο οι απαιτήσεις της επιχείρησης μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Ο δείκτης μας για το έτος 2009 βρίσκεται στο 2,726 ή 272,6%. Θεωρείτε ένα πολύ καλό ποσοστό και το σημαντικό είναι η σταθερή αύξηση που υπάρχει σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, έχοντας τις τιμές 2,684 και 2,540 για τα έτη 2008 και 2007 αντίστοιχα.



Γράφημα 6.

2. Άμεσης Ρευστότητας = Διαθέσιμα / Βραχ.Υποχρ.: Ο συγκεκριμένος δείκτης μας δείχνει την ρευστότητα ασφαλείας της επιχείρησης. Δηλαδή τι ποσοστό των άμεσα ρευστοποιήσιμων στοιχείων του Ενεργητικού μπορούν να καλύψουν το σύνολο των Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων. Η τιμή του δείκτη μας για το έτος 2009 βρίσκεται στο 1,476 και για το έτος 2008 στο 1,397. Και οι δύο αυτές τιμές δείχνουν ένα καλό ποσοστό ασφαλείας βλέποντας αύξηση στην πάροδο των ετών.

- Αριθμοδείκτες Αποτελεσμάτων / Δραστηριότητας



Γράφημα 7.

1) Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων = (Αποθέματα / Κύκλος Εργασιών) * 365 : Ο δείκτης αυτός μας δείχνει σε πόσες μέρες κατά μέσο όρο τα αποθέματα μετατρέπονται σε πωλήσεις. Το έτος 2009 ο μέσος όρος είναι 24,7 ημέρες ενώ για τα έτη 2008 και 2007 είναι 4,09 και 3,97 αντίστοιχα. Τον τελευταίο χρόνο παρατηρούμε μια πολύ μεγάλη αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη αλλά ακόμα και έτσι το δείκτης βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.



Γράφημα 8.

2) Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων = (Απαιτήσεις / Κύκλος Εργασιών) * 365 : Μας δείχνει πόσες μέρες κατά μέσο όρο οι απαιτήσεις από πελάτες παραμένουν ανείσπρακτες. Μας δείχνει την πιστωτική πολιτική που ακολουθεί η επιχείρηση. Το έτος 2009 η τιμή του δείκτη είναι 400,98 ενώ το έτος 2008 είναι 74,27. Ο δείκτης έχει αυξηθεί σε μεγάλο ποσοστό το τελευταίο έτος πράγμα όχι καλό για την επιχείρηση αφού μας δείχνει ότι η πολιτική που ακολουθεί δεν έχει οργανωθεί σωστά αφού πουλάει σε πελάτες που δεν πληρώνουν έγκαιρα τις υποχρεώσεις τους.



Γράφημα 9.

3) Ταχύτητα Πληρωμής Υποχρεώσεων = (Βραχ.Υποχρ. / Κύκλος Εργασιών) * 365 : Ο δείκτης αυτός μας δείχνει πόσες μέρες κατά μέσο όρο οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις μένουν απλήρωτες. Δείχνει την πολιτική Πληρωμών που ακολουθεί η επιχείρηση προς τους προμηθευτές της. Το 2009 ο δείκτης έχει τιμή 444,657 και το 2008 έχει τιμή 78,153. Το 2009 ο δείκτης έχει αυξηθεί σε υπερβολικό βαθμό πράμα που σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει κάνει λανθασμένη χρηματοδότηση των Πάγιων με Βραχυπρόθεσμα Κεφάλαια.



Γράφημα 10.

4) Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ενεργητικού = Κύκλος Εργασιών / Σύνολο Ενεργητικού : Ο δείκτης αυτός μας δείχνει κατά πόσο η επιχείρηση αξιοποιεί και μετατρέπει το σύνολο του Ενεργητικού της σε πωλήσεις. Ο δείκτης το 2009 είναι 0,066 και το έτος 2008 είναι 0,33. Και της δύο χρονιές ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ καλά επίπεδα κάτι που μας δείχνει πόσο καλά η επιχείρηση αξιοποιεί τα στοιχεία του Ενεργητικού της.

- Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας



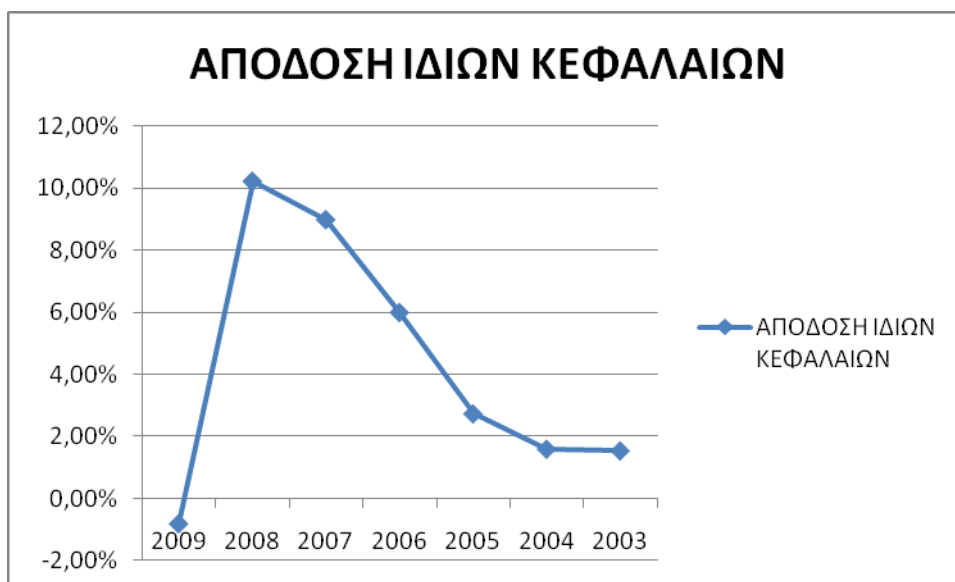
Γράφημα 11.

1) Περιθώριο Μικτού Κέρδους = (Μικτό Κέρδος / Κύκλος Εργασιών) * 100 : Δείχνει σε ποσοστό το Μικτό Περιθώριο Κέρδους με το οποίο πωλεί η επιχείρηση το παραγόμενο προϊόν. Ο δείκτης το 2009 ήταν 20,37% έχοντας μειωθεί σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά όπου ο δείκτης ήταν 36,21%. Ο συγκεκριμένος δείκτης μας δείχνει επίσης και την ένταση του ανταγωνισμού στην αγορά του προϊόντος.



Γράφημα 12.

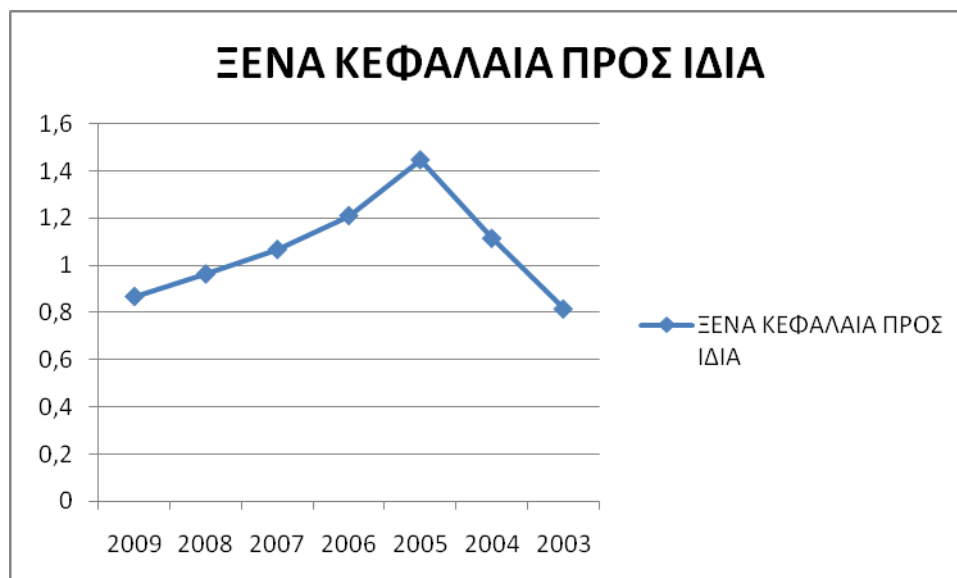
2) $\text{Περιθώριο Καθαρού Κέρδους} = (\text{Καθαρά Κέρδη} / \text{Κύκλος Εργασιών}) * 100$: Δείχνει σε τις % το Καθαρό Περιθώριο Κέρδους με το οποίο πωλεί η επιχείρηση το παραγόμενο προϊόν. Το 2009 ο δείκτης ήταν -6,47% ενώ το 2008 ήταν 15,56%. Ο αρνητικός δείκτης για το έτος 2009 μας δείχνει ότι υπάρχει έντονη ανταγωνιστική αγορά και λανθασμένη διαχείριση των εξόδων που δεν αφορούν παραγωγική διαδικασία.



Γράφημα 12.

3) $\text{Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων} = (\text{Καθαρά Κέρδη} / \text{Ίδια Κεφάλαια}) * 100$: Ο δείκτης μας δείχνει σε ποσοστό το βαθμό αξιοποίησης των Ιδίων Κεφαλαίων. Ο δείκτης το 2009 είναι -0,81% και το 2008 είναι 10,22%. Βλέποντας ότι το 2009 έχουμε αρνητικό δείκτη καταλαβαίνουμε πως οι μέτοχοι της επιχείρησης δεν απολαμβάνουν ικανοποιητική αμοιβή και σε μελλοντική ανάγκη της επιχείρησης δεν θα βρίσκει πρόθυμους μετόχους.

- Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης



Γράφημα 13.

1) $\text{Κεφαλαιακή Διάρθρωση} = (\text{Ίδια Κεφάλαια} / \text{Ξένα Κεφάλαια}) * 100$:
 Μας δείχνει τι ποσοστό των Ξένων Κεφαλαίων αποτελούν Τα Ίδια Κεφάλαια της επιχείρησης. Το 2009 ο δείκτης είναι 86,74% και το 2008 είναι 96,25%. Τα επίπεδα και των δύο ετών είναι σε σχετικά καλό επίπεδο αλλά όχι στο επιθυμητό για την εταιρεία. Χρησιμοποιούν περισσότερα Ξένα Κεφάλαια παρά Ίδια Κεφάλαια.

3.2.1. Σημαντικά στοιχεία για την εταιρεία.

Το κύριο χαρακτηριστικό των τελευταίων 4 ετών ήταν η μεγάλη ένταση του ανταγωνισμού που υπήρξε στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Ακόμα ένα χαρακτηριστικό ήταν οι μεταβολές στις τιμές των καυσίμων με μεγαλύτερη αυτή μεταξύ του 2005 και 2005 όπου το ποσοστό έφτασε το 33%.

Η εταιρεία για να περιορίσει την επίδραση της αύξησης της τιμής των καυσίμων στα λειτουργικά της αποτελέσματα, αύξησε τον επίνευλο καυσίμων στα εισιτήρια επιβατών, οχημάτων και φορτηγών στα δρομολόγια των γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας και Σκωτίας-Βελγίου κατά το τέταρτο τρίμηνο του έτους.

Καθ' όλη την διάρκεια των 4 ετών η Διοίκηση της εταιρείας έβαλε ως στόχο την ενίσχυση της παρουσίας του ομίλου στις γραμμές της ακτοπλοΐας με σύγχρονα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία υψηλών προδιαγραφών. Το αποτέλεσμα ήταν να βελτιωθούν τα έσοδα των πλοίων στις γραμμές που δραστηριοποιούνται και να φθάσουν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα τα λειτουργικά κέρδη καθώς και τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους, παρά την πολύ συνεχή αύξηση της τιμής των ναυτιλιακών καυσίμων.

Ειδικότερα, ο όμιλός αναδιοργανώνοντας το στόλο του, απέκτησε περισσότερα πλοία και έτσι ενίσχυσε σημαντικά την παρουσία του στην γραμμή των Δωδεκανήσων, όπου πλέον προσφέρει καθημερινές αναχωρήσεις από Πειραιά προς Δωδεκάνησα και επιστροφή. Επίσης κινήθηκε προς την πώληση ορισμένων επιβατηγών πλοίων και την αγορά για εκμετάλλευση σύγχρονων επιβατηγών-οχηματαγωγών με υψηλές προδιαγραφές.

Τέλος, πολύ σημαντική είναι και η παρουσία της εταιρείας σε γραμμές εξωτερικού όπως Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι Ιταλίας και Rosyth Σκωτίας - Zeebrugge Βελγίου στη Βόρειο θάλασσα, πράγμα το οποίο συμβάλει στην βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων του ομίλου.

3.2.2. Σχολιασμός Αποτελεσμάτων Χρήσεως

Η εταιρεία πέτυχε μια σημαντική βελτίωση στον κύκλο εργασιών με εξαιρετικά αποτελέσματα στο πέρας των χρήσεων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην σωστή διαχείριση των δρομολογίων των πλοίων στην Αδριατική και στη Βόρεια θάλασσα, καθώς και στη βαθμιαία αύξηση των εσόδων ανά επιβάτη και όχημα κυρίως στις γραμμές των Κυκλάδων.

Για τη χρήση 2007 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 168.130.000 € έναντι 141.160.000 € την προηγούμενη χρήση, παρουσιάζοντας αύξηση 19,1%. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων αυξήθηκαν στα 44.310.000 € από 40.830.000 € (αύξηση 8,5%) ενώ τα Κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε 21.450.000 € έναντι κερδών ύψους 21.760.000 € το 2006 (μείωση 1,4%).

Η αύξηση του κύκλου εργασιών προέρχεται από όλες τις αγορές που δραστηριοποιείται ο όμιλος και ιδιαίτερα από τη γραμμή της Δωδεκανήσου, λόγω της δρομολόγησης του πλοίου Διαγόρας (το οποίο αποκτήθηκε τον Ιούλιο του 2006 και δρομολογήθηκε τον Αύγουστο του 2006) για πρώτη φορά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επίσης, η μεταδρομολόγηση του Blue Star 1, από την Αδριατική στη Βόρεια θάλασσα, τον Ιανουαρίου του 2007, συνέβαλε σημαντικά στην αύξηση των πωλήσεων. Επίσης σημαντική ήταν και η πληρότητα των πλοίων στις γραμμές των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων.

Η λειτουργική κερδοφορία στην Ελληνική ακτοπλοΐα διατηρήθηκε στα ίδια περίπου επίπεδα, με μια μικρή βελτίωση, σε όλη τη διάρκεια των 4 ετών (35.780.000 € το 2008, 35.650.000 € το 2007, 35.880.000 € το 2006, 35.570.000 € το 2005) παρά την αύξηση του μεταφορικού έργου και του κύκλου εργασιών. Η εξέλιξη αυτή αποδίδεται κυρίως στο υψηλό κόστος των καυσίμων, καθώς και στο πρόγραμμα εργασιών συντήρησης και επισκευής των πλοίων που ξεκίνησε από της αρχές του 2006.

Οι λόγοι που συντέλεσαν στη βελτίωση της λειτουργικής κερδοφορίας και στην αύξηση του λειτουργικού περιθωρίου κέρδους σε 28,9% το 2008 από 28,1% το 2007 και από 27,8 % το 2007 παρά την συνεχόμενη αύξηση των εξόδων για καύσιμα και λιπαντικά, είναι:

- Η σημαντική αύξηση των εσόδων.
- Η δρομολόγηση των πλοίων σε γραμμές όπου επιτυγχάνεται πλήρης εκμετάλλευσή τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- Η μείωση ορισμένων λειτουργικών δαπανών των πλοίων.

- Η διατήρηση των εξόδων διοίκησης και διάθεσης στα ίδια περίπου επίπεδα όλες τις χρονιές.

Η μείωση των κερδών μετά από φόρους στα έτη 2008 – 2007 αλλά και 2007 – 2006 οφείλεται κυρίως:

- στην αύξηση των χρηματοοικονομικών εξόδων λόγω της σημαντικής αύξησης των επιτοκίων που έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια των ετών, και των αρνητικών συναλλαγματικών διαφορών που προέκυψαν,
- στην αύξηση των αποσβέσεων λόγω της προσθήκης στο στόλο νέων πλοίων, και στο γεγονός ότι τα κέρδη μετά από φόρους της χρήσης περιλάμβαναν έκτακτο κέρδος από πώληση πλοίων ύψους Ευρώ 1,3 εκατ. περίπου.

(Από το 2005 και μετά οι οικονομικές καταστάσεις συντάσσονται με βάση τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης).

3.2.3. Στοιχεία Ισολογισμού και Ταμειακών Ροών

Ο Όμιλος διαθέτει υψηλά ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα, σε όλη τη διάρκεια των 4 ετών. Οι λειτουργικές ταμειακές ροές του Ομίλου στη χρήση 2007 αυξήθηκαν σημαντικά και ανήλθαν σε 32.050.000 € από 23.770.000 € στη χρήση 2006 και 21.600.000 € το 2005. Παράλληλα μειώθηκαν οι μακροπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις σε αυτά τα χρόνια (163.590.000 € το 2008 και 179.390.000 € το 2005).

Η σχέση μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων προς καθαρή θέση του ομίλου μετά από δικαιώματα μειοψηφίας ανέρχεται σε 0,72 περίπου, δείκτης αρκετά ικανοποιητικός στον κλάδο που δραστηριοποιείται η εταιρεία.

Τα ανωτέρω στοιχεία του ισολογισμού δείχνουν την οικονομική ευρωστία του Ομίλου που βελτίωσε σημαντικά τα μεγέθη του κατά τη χρήση 2007.

3.2.4. Διαχείριση χρηματοοικονομικού κινδύνου

Η εταιρεία εκτίθεται σε χρηματοοικονομικούς κινδύνους, όπως:
Ο κίνδυνος αγοράς (απρόβλεπτες διακυμάνσεις ισοτιμιών και επιτοκίων),

- Τον πιστωτικό κίνδυνο,
- Τον κίνδυνο διακύμανσης τιμών καυσίμων και
- Τον κίνδυνο ανταγωνισμού.

Γι' αυτό το λόγο επιδιώκει την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων μέσω ενός προγράμματος διαχείρισης κινδύνων. Η διαχείριση περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, την αναγνώριση, αποτίμηση και αντιστάθμιση των χρηματοοικονομικών κινδύνων

3.2.5. Σημαντικές εξελίξεις στον κλάδο

Η απελευθέρωση, από τον Μάιο του 2005, του κρατικού ναυτολογίου στην πλειονότητα των γραμμών της Ακτοπλοΐας. Η απόφαση αυτή της Πολιτείας αποτέλεσε ένα βήμα προς την εναρμόνιση του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου περί ενδομεταφορών με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92.

Η κατάργηση από τον Ιούλιο του 2006, του ορίου ηλικίας για την δραστηριοποίηση των πλοίων στις γραμμές της Ακτοπλοΐας εφόσον πληρούν υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας.

Τον Οκτωβρίου του 2007 έγινε υποχρεωτική η χρήση ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο για τα επιβατικά πλοία τακτικών δρομολογίων, στα πλαίσια εναρμόνισης της Ελληνικής με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Το κόστος του νέου τύπου καυσίμου είναι υψηλότερο (κατά Ευρώ 15-20 ανά μετρικό τόνο).

3.2.6. Σημαντικές εξελίξεις στην Εταιρεία

Τον Φεβρουάριο του 2005, η εταιρεία βραβεύτηκε στον νεοσύστατο θεσμό των Super brands, ως μια από τις κορυφαίες επώνυμες μάρκες της Ελληνικής αγοράς στην κατηγορία «Τουριστικές Υπηρεσίες». Αυτή η βράβευση αποτελεί σημαντική διάκριση για τον όμιλο διότι αποδεικνύει την αναγνώριση που έχει κερδίσει η Blue Star Ferries με την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών που προσφέρει.

Τον Ιούλιο του 2005 η μητρική εταιρεία του Ομίλου, Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε., προέβη στην πώληση του επιβατηγού – καταμαράν Seajet 2. Το συνολικό ποσό της πώλησης ανήλθε σε 2.950.000 € ενώ το κέρδος από την πώληση ανήλθε σε 1.000.000 € περίπου.

Τον Ιανουάριο του 2006, η Τακτική Γενική Συνέλευση της Εταιρείας αποφάσισε τη διανομή μερίσματος χρήσεως 2005 ύψους 0,07 € ανά μετοχή. Η καταβολή του μερίσματος άρχισε στις 10 Ιουλίου 2006.

Τον Μάιο του 2006, κοινοποιήθηκε στην Εταιρεία η απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο δεν έκανε δεκτή την αίτηση αναίρεσης της Εταιρείας κατά της απόφασης του Ευρωπαϊκού Πρωτοδικείου της 11/12/2003 σε σχέση με την από 9/12/1998 επιβολή προστίμου ύψους 1.500.000 € από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Τον Νοέμβριο του 2006, η μητρική Εταιρεία του Ομίλου Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. προέβη στην αγορά, μέσω πλειστηριασμού, του συνόλου του ενεργητικού της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας και συγκεκριμένα απέκτησε τα πλοία Διαγόρας, Πάτμος και Ρόδος καθώς και διάφορες οριζόντιες ιδιοκτησίες στην πόλη της Ρόδου. Το συνολικό τίμημα της συναλλαγής ανήλθε σε 19.900.000 €.

Τον Απρίλιο του 2007, η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. εξέδωσε νέο κοινό ομολογιακό δάνειο ύψους 10.000.000 €. Το ποσό της έκδοσης χρησιμοποιήθηκε για την χρηματοδότηση μέρους των κεφαλαίων που διατέθηκαν για την αγορά του Ε/Γ–Ο/Γ Διαγόρας. Το ομολογιακό δάνειο είναι πληρωτέο σε δόσεις εντός οκτώ ετών και το επιτόκιο του καθορίστηκε σε Euribor πλέον περιθωρίου 1,25%.

Τον Δεκέμβριο του 2007, η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. προέβη στην πώληση των πλοίων Πάτμος και Ρόδος σε αλλοδαπούς αγοραστές. Τα πλοία είχαν αποκτηθεί ως μέρος του συνόλου του ενεργητικού της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής εταιρείας και δεν ήταν εκμεταλλεύσιμα λόγω παλαιότητας. Το συνολικό ποσό πώλησης ανήλθε στα 2.360.000 € ενώ το κέρδος από την πώληση ανήλθε σε 300.000 € περίπου.

Τον Ιανουάριο του 2008, η Blue Star Ferries ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς για την Επιβατηγό Ναυτιλία» στα Ναυτιλιακά βραβεία της Lloyd's List. Η υψηλή αυτή διάκριση ήλθε σαν αποτέλεσμα της υπευθυνότητας και της αξιοπιστίας που χαρακτηρίζουν το έργο του Ομίλου Blue Star στην πολύχρονη πορεία του στα δρώμενα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και της Ελληνικής κοινωνίας.

Τον Φεβρουαρίου 2008 αποφασίστηκε η συγχώνευση με απορρόφηση της BLUE STAR NAYTILIAKH A.E. από την ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 69-77α του κ.ν. 2190/1920, των άρθρων 1 έως 5 του ν. 2166/1993 και εν γένει της εμπορικής νομοθεσίας ως ισχύουν. Η ημερομηνία μετασχηματισμού ήλθε την 30η Ιουνίου 2008.

Τέλος, τον Δεκέμβριο του 2008, το Διοικητικό Συμβούλιο της θυγατρικής Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε., αποφάσισε να μεταδρομολογήσει το πλοίο Blue Star 1 στη γραμμή Σκωτίας-Βελγίου από τα τέλη Ιανουαρίου του 2009.

3.2.7. Συμμετοχές – Χρεόγραφα

Η σημαντικότερη συμμετοχή της εταιρίας είναι η Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. η οποία είναι πλοιοκτήτρια εταιρία των πλοίων Blue Star Ithaki, Blue Star Paros, Blue Star Naxos, Blue Star 1 και Blue Star 2. Από την εταιρεία αυτή, η οποία είναι 100% θυγατρική της, η Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. εισέπραξε ως μέρισμα χρήσης 2006 το ποσό των 16.000.000 € έναντι 7.830.000 € στην προηγούμενη χρήση.

3.2.8. Αποτίμηση συμμετοχών

Η εταιρεία άλλαξε την μέθοδο αποτίμησης των συμμετοχών σε θυγατρικές εταιρείες από το κόστος κτήσης στην μέθοδο της εύλογης αξίας, εκτιμώντας ότι με την αλλαγή αυτή παρέχεται καλύτερη πληροφόρηση για την αξία των επενδύσεων της. Συνεπώς οι συμμετοχές των θυγατρικών εταιρειών στις 31/12/2007 αποτιμήθηκαν στην εύλογη αξία και όχι στο κόστος κτήσης, με αποτέλεσμα να επηρεαστούν θετικά και ισόποσα, σε σχέση με την 31/12/2006, μόνο η αξία των συμμετοχών της εταιρίας και η καθαρή θέση της με το ποσό των Ευρώ 88,65 εκατ. Σε επίπεδο Ομίλου δεν επηρεάζεται κανένα μέγεθος των οικονομικών καταστάσεων. Η εκτίμηση της εύλογης αξίας των συμμετοχών έγινε από ανεξάρτητο εκτιμητή.

3.2.9. Μερισματική πολιτική

Για τη χρήση 2007, συνέπεια των αποτελεσμάτων της εταιρίας και του ομίλου, της πορείας της τρέχουσας χρήσης και τις εν γένει εξελίξεις του οικονομικού περιβάλλοντος και της αγοράς, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να προτείνει στην Τακτική Γενική Συνέλευση, να διανεμηθεί μέρισμα ποσού € 0,09 ανά μετοχή αυξημένο κατά 28,5% σε σύγκριση με το μέρισμα που διανεμήθηκε από τα κέρδη της χρήσης 2005 (€ 0,07 ανά μετοχή). Το συνολικό ποσό του προτεινόμενου μερίσματος προς διανομή ανέρχεται σε 9.450.000 €.

Η μερισματική πολιτική διαμορφώνεται σε συνάρτηση με τα αποτελέσματα του ομίλου, την πορεία της τρέχουσας χρήσης και τις εν γένει εξελίξεις του οικονομικού περιβάλλοντος και της αγοράς, με γνώμονα πάντα το μακροπρόθεσμο συμφέρον της εταιρίας και των μετόχων της.

3.2.10. Χρηματιστηριακή πορεία της μετοχής

Η μετοχή της Blue Star N.A.E., επέδειξε εξαιρετική πορεία στο ταμπλό του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Η μέση τιμή της μετοχής το 2006 σε σύγκριση με τη μέση τιμή του 2005 αυξήθηκε κατά 127,96% υπερσκελίζοντας τα κέρδη του Γενικού Δείκτη του Χ.Α., όπου με βάση τη μέση τιμή των δύο ετών, ανήλθαν σε 26,35%. Με την τιμή κλεισίματος στις 29/12/2006 η χρηματιστηριακή αξία ανήλθε σε Ευρώ 325,5 εκατ. Υψηλότερη τιμή της τελευταίας εξαετίας.

Το παραπάνω αποδεικνύει ότι η επενδυτική κοινότητα στήριξε τον Όμιλο Blue Star, τις επενδυτικές επιλογές και το όραμα της Διοίκησής του που είναι να ενισχύει την ηγετική του θέση στις γραμμές που δραστηριοποιείται και να ανοίγει νέους ορίζοντες στην Ελληνική Ακτοπλοΐα.

Επίσης, τον Οκτώβριο του 2006, συνέπεια απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Χ.Α., η μετοχή της Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. εισήλθε στην σύνθεση του δείκτη FTSE/X.A. Mid 40 του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι το 2008 μεγάλοι επενδυτικοί οίκοι του εξωτερικού και το εσωτερικού (Citigroup, Marfin/Investment Bank of Greece, Piraeus Securities) εγκαινίασαν την κάλυψη της εταιρίας, εκδίδοντας χρηματιστηριακές αναλύσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα, αυξάνοντας την αναγνωρισιμότητα και την διείσδυση της εταιρίας στους θεσμικούς επενδυτές του εξωτερικού.

3.2.11. Μεταφορικό έργο και ανάλυση αγορών

Το συνολικό μεταφορικό έργο της εταιρείας το 2008 ανήλθε σε 3.416.382 επιβάτες, 458.611 ΙΧ οχήματα και 159.059 φορτηγά αυτοκίνητα. Σε σύγκριση με την αντίστοιχη χρήση του 2007 το μεταφορικό έργο αυξήθηκε κατά 1,9% στους επιβάτες, κατά 7,7% στα ΙΧ οχήματα και κατά 11,2% στα φορτηγά αυτοκίνητα, εκτελώντας 6,1% περισσότερα δρομολόγια σε σχέση με τη χρήση του 2007.

Αναλυτικά, στις γραμμές της Ακτοπλοΐας μεταφέρθηκαν το 2008 3.171.457 επιβάτες έναντι 3.099.212 το 2007 (αύξηση 2,3%), 403.593 ΙΧ οχήματα έναντι 391.362 το 2007 (αύξηση 3,1%) και 109.181 φορτηγά αυτοκίνητα έναντι 95.796 (αύξηση 14,0%) εκτελώντας 7,7% περισσότερα δρομολόγια.

Στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας, όπου ο όμιλος το 2008 και 2007 είχε παρουσία με ένα πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω της μεταδρομολόγησης του πλοίου Blue Star 1 στη γραμμή Σκωτίας- Βελγίου, εκτέλεσε 47,4% λιγότερα δρομολόγια και το μεταφορικό έργο ανήλθε σε 138.365 επιβάτες από 251.958 επιβάτες (μείωση 45,1%), 19.839 ΙΧ οχήματα από 34.290 ΙΧ οχήματα (μείωση 42,1%) και 29.130 φορτηγά αυτοκίνητα από 47.246 φορτηγά αυτοκίνητα (μείωση 38,3%) σε σχέση με το 2006.

Τα μερίδια αγοράς για το 2008 που κατέκτησε ο όμιλος στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας ανήλθαν σε 6,2% στους επιβάτες, 3,4% στα ΙΧ οχήματα και 6,1% στα φορτηγά αυτοκίνητα. Στα ίδια επίπεδα περίπου κυμάνθηκαν και τα στοιχεία για το 2007 και το 2006. Τα μερίδια αγοράς υπολογίζονται από τα στοιχεία των Ελληνικών Λιμενικών Αρχών Πατρών και Ηγουμενίτσας.

Τέλος στη γραμμή Σκωτίας – Βελγίου, όπου ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε για πρώτη φορά, με το Blue Star 1, από τις 29 Ιανουαρίου 2007, το μεταφορικό έργο ανήλθε σε 106.560 επιβάτες, 35.179 Ι.Χ. οχήματα και 20.748 φορτηγά αυτοκίνητα ενώ το 2008 ανήλθε σε 130.860 επιβάτες, 36.580 Ι.Χ. οχήματα και 21.250 φορτηγά

αυτοκίνητα σημειώνοντας αύξηση 18% σε επιβάτες , 3,8% στα Ι.Χ. οχήματα και 2,3% σε φορτηγά αυτοκίνητα.

3.3. Ανάλυση θετικών και αρνητικών σημείων

<p style="text-align: center;"><u>Δυνάμεις</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Συνεχή ανοδική πορεία από την ίδρυση της μέχρι και σήμερα • Έχει καθιερωθεί στη συνείδηση του κοινού ως μια από τις κορυφαίες εταιρίες στο χώρο της ναυτιλίας • Παρά την επιτυχημένη πορεία της στο χώρο η εταιρία δεν μένει στάσιμη δημιουργώντας συνεργασίες με ακόμα περισσότερες εταιρίες • Συνεχείς βραβεύσεις ως η καλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία , κορυφαία επωνυμία και καλύτερη εταιρεία στην επιβατηγό ναυτιλία 	<p style="text-align: center;"><u>Αδυναμίες</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ακριβά προϊόντα (αν και καλύτερης ποιότητας) σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρίες του χώρου.
<p style="text-align: center;"><u>Ευκαιρίες</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Έχοντας ήδη δραστηριοποιηθεί σε Ιταλία και Ελλάδα με επιτυχία, προγραμματίζει της εξάπλωση της και σε άλλες χώρες • Η διαρκής έρευνα και αναζήτηση νέων ευκαιριών για την περαιτέρω επιχειρηματική της δράση, συντελούν σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη της. • Συνεργάζεται με τις μεγαλύτερες εταιρίες τις Ευρώπης 	<p style="text-align: center;"><u>Απειλές</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Η εταιρία δραστηριοποιείται μέσα σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό. • Το ότι παρατηρείται ταχεία ανάπτυξη και άλλων εταιριών που συμμετέχουν στον κλάδο.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

3.4.1. Ισολογισμός την 31/12/2008

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/08
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	
Ακίνητα - Τεχνικά Έργα	0,00 €
Μηχανήματα - Εγκαταστάσεις	60.996.000,00 €
Λοιπές Ακινήτοποιήσεις	3.067.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΙΑΣ ΚΤΗΣΕΩΣ	64.063.000,00 €
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	24.501.000,00 €
ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΗ ΑΞΙΑ	39.562.000,00 €
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις	
Δοσοληπτικοί Λογ. Μετόχων	
Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις	
Συμμετοχές / Επενδύσεις	318.913.000,00 €
Λοιπές μακροπρ. Απαιτήσεις	1.133.000,00 €
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
Αποθέματα	644.000,00 €
Πελάτες - Προκαταβολές	3.666.000,00 €
Επιταγές Εισπρακτέες	0,00 €
Λοιπές Απαιτήσεις	173.682.000,00 €
Ταμείο - Διαθέσιμα	546.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ	178.538.000,00 €
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Βραχυπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	1.000.000,00 €
Τοκοχρεωλύσια Τρέχουσας & Επόμενης Χρήσης	3.687.000,00 €
Προμηθευτές - Προκαταβολές	239.089.000,00 €
Επιταγές Πληρωτέες	
Λοιπές Υποχρεώσεις	2.507.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	246.283.000,00 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	-67.745.000,00 €
ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	291.863.000,00 €
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ:	
Μετοχικό Κεφάλαιο	105.000.000,00 €
Αποθεματικά / Αναπροσαρμογές / Αποτελέσματα	160.093.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	265.093.000,00 €
Δάνεια από Μετόχους	18.414.000,00 €
Δάνεια από Συνδ. Επιχειρήσεις	7.575.000,00 €
Μακροπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	
Άλλες Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις & Προβλέψεις	781.000,00 €
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	291.863.000,00 €

3.4.2. Ισολογισμός την 31/12/2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/07
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	
Ακίνητα - Τεχνικά Έργα	274.000,00 €
Μηχανήματα - Εγκαταστάσεις	62.697.000,00 €
Λοιπές Ακινήτοποιήσεις	2.910.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΙΑΣ ΚΤΗΣΕΩΣ	65.881.000,00 €
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	20.576.000,00 €
ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΗ ΑΞΙΑ	45.305.000,00 €
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις	
Δοσοληπτικοί Λογ. Μετόχων	
Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις	
Συμμετοχές / Επενδύσεις	297.469.000,00 €
Λοιπές μακροπρ. Απαιτήσεις	51.000,00 €
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
Αποθέματα	651.000,00 €
Πελάτες - Προκαταβολές	3.070.000,00 €
Επιταγές Εισπρακτές	0,00 €
Λοιπές Απαιτήσεις	100.359.000,00 €
Ταμείο - Διαθέσιμα	907.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ	104.987.000,00 €
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Βραχυπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	1.000.000,00 €
Τοκοχρεωλύσια Τρέχουσας & Επόμενης Χρήσης	3.232.000,00 €
Προμηθευτές - Προκαταβολές	179.213.000,00 €
Επιταγές Πληρωτέες	
Λοιπές Υποχρεώσεις	1.903.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	185.348.000,00 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	-80.361.000,00 €
ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	262.464.000,00 €
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ:	
Μετοχικό Κεφάλαιο	105.000.000,00 €
Αποθεματικά / Αναπροσαρμογές / Αποτελέσματα	138.255.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	243.255.000,00 €
Δάνεια από Μετόχους	10.008.000,00 €
Δάνεια από Συνδ. Επιχειρήσεις	8.737.000,00 €
Μακροπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	
Άλλες Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις & Προβλέψεις	464.000,00 €
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	262.464.000,00 €

3.4.3. Ισολογισμός την 31/12/2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/06
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	
Ακίνητα - Τεχνικά Έργα	274.000,00 €
Μηχανήματα - Εγκαταστάσεις	45.473.000,00 €
Λοιπές Ακινήτοποιήσεις	2.856.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΙΑΣ ΚΤΗΣΕΩΣ	48.603.000,00 €
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	19.896.000,00 €
ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΗ ΑΞΙΑ	28.707.000,00 €
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις	
Δοσοληπτικοί Λογ. Μετόχων	
Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις	
Συμμετοχές / Επενδύσεις	228.738.000,00 €
Λοιπές μακροπρ. Απαιτήσεις	50.000,00 €
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
Αποθέματα	374.000,00 €
Πελάτες - Προκαταβολές	2.638.000,00 €
Επιταγές Εισπρακτές	27.000,00 €
Λοιπές Απαιτήσεις	333.721.000,00 €
Ταμείο - Διαθέσιμα	8.915.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ	345.675.000,00 €
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Βραχυπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	2.219.000,00 €
Τοκοχρεωλύσια Τρέχουσας & Επόμενης Χρήσης	2.542.000,00 €
Προμηθευτές - Προκαταβολές	411.567.000,00 €
Επιταγές Πληρωτέες	
Λοιπές Υποχρεώσεις	1.618.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	417.946.000,00 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	-72.271.000,00 €
ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	185.224.000,00 €
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ:	
Μετοχικό Κεφάλαιο	105.000.000,00 €
Αποθεματικά / Αναπροσαρμογές / Αποτελέσματα	69.192.000,00 €
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	174.192.000,00 €
Δάνεια από Μετόχους	8.334.000,00 €
Δάνεια από Συνδ. Επιχειρήσεις	143.000,00 €
Μακροπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	
Άλλες Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις & Προβλέψεις	2.555.000,00 €
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	185.224.000,00 €

3.4.4. Ισολογισμός την 31/12/2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/05
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	
Ακίνητα - Τεχνικά Έργα	1.426.706,30 €
Μηχανήματα - Εγκαταστάσεις	43.748.874,42 €
Λοιπές Ακινήτοποιήσεις	
ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΙΑΣ ΚΤΗΣΕΩΣ	45.175.580,72 €
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	16.476.470,84 €
ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΗ ΑΞΙΑ	28.699.109,88 €
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις	1.052.711,89 €
Δοσοληπτικοί Λογ. Μετόχων	
Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις	
Συμμετοχές / Επενδύσεις	228.747.178,90 €
Λοιπές μακροπρ. Απαιτήσεις	49.313,65 €
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
Αποθέματα	312.123,35 €
Πελάτες - Προκαταβολές	3.065.509,36 €
Επιταγές Εισπρακτέες	251.578.100,39 €
Λοιπές Απαιτήσεις	
Ταμείο - Διαθέσιμα	25.998.424,62 €
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ	280.954.157,72 €
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Βραχυπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	
Τοκοχρεωλύσια Τρέχουσας & Επόμενης Χρήσης	3.393.120,95 €
Προμηθευτές - Προκαταβολές	242.559.102,35 €
Επιταγές Πληρωτέες	
Λοιπές Υποχρεώσεις	1.861.689,31 €
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	247.813.912,61 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	33.140.245,11 €
ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	291.688.559,43 €
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ:	
Μετοχικό Κεφάλαιο	105.000.000,00 €
Αποθεματικά / Αναπροσαρμογές / Αποτελέσματα	74.415.582,24 €
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	179.415.582,24 €
Δάνεια από Μετόχους	110.500.000,00 €
Δάνεια από Συνδ. Επιχειρήσεις	1.677.554,00 €
Μακροπρόθεσμος Τραπεζικός Δανεισμός	
Άλλες Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις & Προβλέψεις	95.423,19 €
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	291.688.559,43 €

3.4.5. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2008

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Πωλήσεις)	49.083.000,00 €
Κόστος Πωληθέντων	35.993.000,00 €
Αποσβέσεις	
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	13.090.000,00 €
Λειτουργικά Έσοδα	
Λειτουργικά Έξοδα	7.632.000,00 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ	5.458.000,00 €
Μη Λειτουργικά Έσοδα	
Πιστωτικοί Τόκοι	
Μη Λειτουργικά Έξοδα	1.968.000,00 €
Χρεωστικοί Τόκοι & Συναφή Έξοδα	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	3.490.000,00 €
Φόροι Εισοδήματος & Διάφοροι	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	3.490.000,00 €
+/- Κέρδη/Ζημίες Προηγούμενων Χρήσεων	
Θετικές Διαφορές Φορολογικών Ελέγχων	
Έκτακτες Πληρωμές	3.490.000,00 €
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	0,00 €
- Μερίσματα	
- Αμοιβές προς Μετόχους ή Δ.Σ.	
- Διάφορα Αποθεματικά	
- Κέρδη (Ζημίες) εις Νέον	

3.4.6. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Πωλήσεις)	34.513.000,00 €
Κόστος Πωληθέντων	26.458.000,00 €
Αποσβέσεις	
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	8.055.000,00 €
Λειτουργικά Έσοδα	
Λειτουργικά Έξοδα	3.833.000,00 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ	4.222.000,00 €
Μη Λειτουργικά Έσοδα	
Πιστωτικοί Τόκοι	
Μη Λειτουργικά Έξοδα	3.020.000,00 €
Χρεωστικοί Τόκοι & Συναφή Έξοδα	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	1.202.000,00 €
Φόροι Εισοδήματος & Διάφοροι	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	1.202.000,00 €
+/- Κέρδη/Ζημίες Προηγούμενων Χρήσεων	
Θετικές Διαφορές Φορολογικών Ελέγχων	
Έκτακτες Πληρωμές	1.202.000,00 €
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	0,00 €

3.4.7. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/2006
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Πωλήσεις)	33.202.000,00 €
Κόστος Πωληθέντων	24.607.000,00 €
Αποσβέσεις	
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	8.595.000,00 €
Λειτουργικά Έσοδα	
Λειτουργικά Έξοδα	4.283.000,00 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ	4.312.000,00 €
Μη Λειτουργικά Έσοδα	
Πιστωτικοί Τόκοι	
Μη Λειτουργικά Έξοδα	2.529.000,00 €
Χρεωστικοί Τόκοι & Συναφή Έξοδα	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	1.783.000,00 €
Φόροι Εισοδήματος & Διάφοροι	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	1.783.000,00 €
+/- Κέρδη/Ζημίες Προηγούμενων Χρήσεων	
Θετικές Διαφορές Φορολογικών Ελέγχων	
Έκτακτες Πληρωμές	1.783.000,00 €
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	0,00 €

3.4.8. Κατάσταση Αποτελεσμάτων την 31/12/2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31/12/2005
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Πωλήσεις)	41.744.993,17 €
Κόστος Πωληθέντων	31.083.877,95 €
Αποσβέσεις	
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	10.661.115,22 €
Λειτουργικά Έσοδα	
Λειτουργικά Έξοδα	8.465.405,61 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ	2.195.709,61 €
Μη Λειτουργικά Έσοδα	6.363.808,68 €
Πιστωτικοί Τόκοι	567.794,93 €
Μη Λειτουργικά Έξοδα	
Χρεωστικοί Τόκοι & Συναφή Έξοδα	4.141.002,28 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	4.986.310,94 €
Φόροι Εισοδήματος & Διάφοροι	
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	4.986.310,94 €
+/- Κέρδη/Ζημίες Προηγούμενων Χρήσεων	5.389.880,02 €
Θετικές Διαφορές Φορολογικών Ελέγχων	
Έκτακτες Πληρωμές	2.641.263,66 €
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	7.734.927,30 €
- Μερίσματα	257.742,41 €
- Αμοιβές προς Μετόχους ή Δ.Σ.	
- Διάφορα Αποθεματικά	7.349.195,20 €
- Κέρδη (Ζημίες) εις Νέον	127.989,69 €

3.4.9. Αριθμοδείκτες 2008 - 2007

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	2008	2007
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΚΥΚΛ.ΕΝΕΡΓ. / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡ.	2,726871484	2,684929694
ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ Β		
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,476417135	1,397551696
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ		
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ		
(ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	24,78228782	4,095777841
Μ.Ο ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ		
(ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΛ. / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓ.)*365	400,9804955	74,27993058
Μ.Ο ΠΛΗΡ. ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		
(ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	444,6573537	78,15333664
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,066669947	0,334491273
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ		
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ		
(ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*100	20,37%	36,21%
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ		
(ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*100	-6,47%	15,56%
ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		
(ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ)*100	-0,81%	10,22%
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ		
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ		
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΙΔ. ΚΕΦΑΛ.	0,867467086	0,962563711

3.4.10. Αριθμοδείκτες 2006 - 2005

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	2006	2005
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΚΥΚΛ.ΕΝΕΡΓ. / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡ.	2,540131685	0,939774381
ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ Β		
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,581018147	0,617638002
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ		
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ		
(ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	3,978962205	3,185605641
Μ.Ο ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ		
(ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΛ. / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓ.) *365	61,16765008	38,12050374
Μ.Ο ΠΛΗΡ. ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		
(ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	85,20288051	206,1640868
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,321761912	0,303875619
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ		
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ		
(ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ) *100	36,35%	31,62%
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ		
(ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*100	13,51%	8,78%
ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		
(ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ)*100	8,98%	5,99%
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ		
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ		
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΙΔ. ΚΕΦΑΛ.	1,066239987	1,209531675

3.4.11. Αριθμοδείκτες 2004 - 2003

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	2004	2003
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ		
ΚΥΚΛ.ΕΝΕΡΓ. / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡ.	1,903276956	2,039629722
ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ Β		
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ / ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,139534884	1,087965974
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ		
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ (ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	4,349294535	4,772803572
Μ.Ο ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ (ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΛ. / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓ.)*365	43,10511016	78,04973646
Μ.Ο ΠΛΗΡ. ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*365	104,826309	122,4447746
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,294288975	0,219585554
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ		
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*100	30,97%	28,30%
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)*100	3,75%	3,39%
ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ)*100	2,73%	1,59%
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ		
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΙΔ. ΚΕΦΑΛ.	1,44537611	1,113109698

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1. Συμπεράσματα και Προτάσεις.

Σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι η ανάλυση όλων των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας Blue Star Ferries και, μέσω της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων, να αποδοθούν τα συμπεράσματα για τα χρόνια που αξιολογήσαμε καθώς και οι μελλοντικές προοπτικές της εταιρείας.

Με μία πρώτη ματιά στην αγορά, στην οποία δραστηριοποιείται η εταιρεία, και στην εξέλιξή της τα τελευταία 5 χρόνια βλέπουμε ότι η εταιρεία ακολουθεί την ανοδική πορεία του κλάδου. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια ακολουθεί μια αργή ανοδική πορεία και ο βασικός λόγος είναι η "δύναμη" που έχουν οι εταιρείες που ανήκουν σε αυτών. Λέγοντας "δύναμη" εννοούμε την οικονομική δύναμη των εταιρειών και την θέλησή τους να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό.

Η πορεία της μετοχής της Blue Star Ferries ξεκινώντας από χαμηλό σημείο κατάφερε και ξεπέρασε για λίγους μήνες και το Γενικό Δείκτη του Χ.Α.Α. Η πώληση των παλαιών, σε ηλικία, πλοίων ενισχύει την ρευστότητα της εταιρείας και μειώνει τον δανεισμό της προς της τράπεζες ενώ η σωστή χρησιμοποίηση κεφαλαίων οδήγησε σε αύξηση των κερδών της εταιρείας.

Η ταχύτητα κυκλοφορίας των αποθεμάτων κυμαίνεται σε πολύ καλά επίπεδα ειδικά μέχρι το 2007 ενώ την αμέσως επόμενη χρονιά ο δείκτης τριπλασιάζεται. Η πιστωτική πολιτική της εταιρείας είναι πολύ καλή, καθώς και οι αποδοτικότητες ιδίων κεφαλαίων και συνολικών κεφαλαίων μας δείχνουν την σωστή αξιοποίηση τους.

Τέλος διαπιστώνουμε ότι τα κέρδη της εταιρείας αυξάνονται όπως και ο κύκλος εργασιών της με αποτέλεσμα η τιμή της μετοχής να αυξάνεται με ταχύ ρυθμό σε σχέση με τον Γενικό Δείκτη αλλά και με τις ανταγωνίστριες εταιρείες του κλάδου.

Οι προοπτικές της εταιρείας συντάσσονται πλήρως με τις προοπτικές του Ομίλου Attica αφού τα Διοικητικά Συμβούλια των δύο εταιριών από στις 26 Φεβρουαρίου 2008 αποφάσισαν να προχωρήσουν σε συγχώνευση με απορρόφηση της BLUE STAR NAYTILIAKH A.E. από την ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ. Έτσι πρέπει να τονιστεί ότι η Διοίκηση του Ομίλου συνεχώς εξετάζει τις εξελίξεις των διεθνών γραμμών καθώς και της Ακτοπλοϊκής αγοράς και μελετά την ενίσχυση των υφισταμένων ή την ανάπτυξη νέων γραμμών μέσω αγοράς ή ναυπήγησης σύγχρονων συμβατικών πλοίων υψηλών προδιαγραφών, εφόσον οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέψουν. Η Διοίκηση του Ομίλου βρίσκεται σε επαφή με ναυπηγεία για τη ναυπήγηση πλοίων.

4.2. Βιβλιογραφία

1. <http://www.econ.uoa.gr/UA/files/1235436255..pdf>
2. <http://www.taxexperts.gr/%25CE%25A5%25CF%2580%25CE%25B7%25CF%2581%25CE%25B5%25CF%2583%25CE%25AF%25CE%25B5%25CF%2582>
3. <http://www.martrans.org/educational/notes/introfinance/%CD%E1%F5%F4%E9%EB%E9%E1%EA%DE+%D7%F1%E7%EC%E1%F4%EF%E4%FC%F4%E7%F3%E7.pdf>
4. http://www.xrtc.gr/docs/XRTC_Greek%20Ferry_Annual%20Report_2006_EL.pdf
5. [Βικιπαίδεια](#)
6. [Blue Star Ferries](#)
7. [ATTICA GROUP](#)
8. <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=1629F2E7ACB815DE360A8A6D7EB4CE6B?prnbr=24205>
9. http://www.superbrands.gr/cms/images/stories/pdf_files/bsf.pdf 1-
10. <http://www.bluestarferries.gr/site/content.asp?sel=646&loc=1&query=>
11. <http://translate.google.gr/translate?hl=el&langpair=en%7Cel&u=http://www.simplonpc.co.uk/BlueStarFerries.html>
12. <http://www.bluestarferries.gr/site/content.asp?sel=702&loc=1>
13. <http://www.bluestarferries.gr/site/pdf/OS2008-4.pdf>
14. <http://www.bluestarferries.gr/site/pdf/OS2006-2.pdf>
15. <http://www.mediashipping.gr/?q=node/323>
16. [BLUE STAR NAYTILIAKH: 16.Ανακοίνωση περί σχολιασμού οικονομικών/λογιστικών καταστάσεων -AxiaPlus](#)
17. [BLUE STAR NAYTILIAKH A.E. Έγκριση Σχεδίου Σύμβασης Συγχώνευσης - Express.gr](#)
18. [Attica Group : Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 45.3 εκ. ευρώ](#)
19. [Attica Group: Συγχώνευση με Blue Star, Superfast Ferries αποφάσισε η Γ.Σ. - Capital.gr](#)
20. [Στο 88,45% η MIG στην Blue Star Ferries | Greek Shipping News Περί ελεύθερου ανταγωνισμού και αισχροκέρδειας](#)
21. [Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας | Ετικέτες | Το πορτοφόλι μου](#)
22. [Η επιβατηγός ναυτιλία χρειάζεται τη στήριξη της πολιτείας | ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ+13 BLUE STAR NAYTILIAKH A.E. \(KA\) \(ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ\) - OmniFinance.gr](#)
23. [ΧΡΗΜΑ - ΜΗΝΙΑΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ & ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ](#)
24. [Μέτρα για τον σε βάρος της ελληνικής ναυτιλίας ανταγωνισμό -AxiaPlus](#)
25. [Οικονομία » Ναυτιλία » Η Ελλάδα στις 5 πρώτες ναυτιλιακές δυνάμεις greekInsight -Το Πόρταλ των Ελλήνων της Διασποράς](#)
26. [Γ. Γράτσος: Η ναυτιλία έφερε στην Ελλάδα 17 δις ευρώ | Greek Shipping News Ναυτιλία: Παγκόσμια πρωταθλήτρια η Ελλάδα | pbs.gr](#)
27. [NAYTEMΠOPIKH : EΛΛAΔA:NAYTILIA:EEE / EEA / KOMITI / NEE / ΔNE kathimerini.gr | Η ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται](#)