



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΓΙΟΥ  
ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

---

**Χρηματοοικονομική Ανάλυση  
Επιχειρήσεων  
ANEKLINES και MINOANLINES**

---

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

---

Εισηγητής: Μιχαήλ Πανιεράκης, Α.Μ. 173

Επιβλέπων : Νικόλαος Πετράκης

©  
2018



**TECHNOLOGICAL EDUCATION INSTITUTE OF CRETE**

**SCHOOL OF MANAGEMENT AND ECONOMICS**

**DEPARTMENT OF BUSINESS ADMINISTRATION (AGIOS  
NIKOLAOS)**

---

**Financial analysis of the companies  
ANEK LINES and MINOAN LINES**

---

**DIPLOMA THESIS**

---

Student :Michail Panierakis, A.M. 173

Supervisor :Nikolaos Petrakis

©  
**2018**

**Υπεύθυνη Δήλωση** : Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην πτυχιακή εργασία. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων του Τ.Ε.Ι. Κρήτης.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία παρουσιάζει τη χρηματοοικονομική ανάλυση και σύγκριση των επιβατηγών ναυτιλιακών εταιρειών ANEKLINES και MINOANLINES για τα έτη 2015 έως 2017. Αναφέρονται πληροφορίες για το αντικείμενο δραστηριότητας τους και το ιστορικό τους για την παραπάνω τριετία. Παρουσιάζεται η στρατηγική των εν λόγω εταιρειών καθώς επίσης και το στρατηγικό τους πλεονέκτημα. Ακόμη εμφανίζονται οι χρηματοοικονομικοί κίνδυνοι των εταιρειών, όπως επίσης γίνεται μια εκτενέστερη αναφορά στην διοίκηση της κάθε μετοχής για τα έτη αυτά. Επιπλέον αναλύονται οι αριθμοδείκτες των εταιρειών για τα έτη 2015-2016-2017 βγάζοντας συμπεράσματα για τη διαχείριση, την αξιοπιστία και την προοπτική των εταιρειών. Τέλος γίνεται ανάλυση S.W.O.T.

Λέξεις Κλειδιά: χρηματοοικονομική, ναυτιλιακές, τριετία, στρατηγική, χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες, ανάλυση S.W.O.T.

## **SUMMARY**

This work presents the financial analysis and the comparison of the passenger shipping companies “ANEK LINES” and “MINOAN LINES” for the period 2015 to 2017. Information is provided about the companies activities and records for the above mentioned three year period. The strategy of these companies as well as their strategic advantages are presented. Furthermore this work shows the financial risks of these companies and a more extensive reporting of each company’s administration as well as the course of their shares for the years 2015-2016-2017. Additionally the financial indicators are analyzed for all the three years, drawing conclusions about the management, the reliability and the perspective of these companies. Finally a S.W.O.T. analysis is done.

**Key words: finance, shipping, three years period, strategy, financial indicators, S.W.O.T. analysis**

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
SUMMARY.....	2
Περιεχόμενα .....	3
ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	5
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....	7
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>7</b>
1.1.1 Σκοπός και στόχος της εργασίας .....	7
1.2.1 Ο ρόλος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης .....	8
1.2.2 Βασικές Κατηγορίες Ενδιαφερομένων για τη Χρηματοοικονομική Ανάλυση είναι οι εξής: .....	8
1.2.3 Είδη Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης .....	10
1.2.4 Μέθοδοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης: .....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	13
<b>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....</b>	<b>13</b>
2.1 Κλάδος Ναυτιλίας.....	13
2.1.1 Ναυτιλία και Ελλάδα .....	14
2.2 Η σχέση ανάμεσα σε ναυτιλία και οικονομία .....	14
2.3 Η κρίση στην παραγωγή .....	15
2.4 Περιγραφή εταιρείας “ANEKLINES” .....	16
2.5 Περιγραφή εταιρείας “MINOANLINES” .....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	20
<b>ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....</b>	<b>20</b>
3.1 Η έννοια της Στρατηγικής.....	20
3.2 Εξωτερικό Περιβάλλον .....	20
3.3 Εσωτερικό περιβάλλον.....	21
3.4 Στρατηγική και Λειτουργία Ανάπτυξης της εταιρίας ANEKLINES .....	22
3.5 Στρατηγική και Λειτουργία Ανάπτυξης της εταιρείας MINOANLINES.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 .....	27
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ .....</b>	<b>27</b>

4.1 Ο χρηματοοικονομικός Κίνδυνος και οι Κατηγορίες του.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 .....	38
<b>ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ .....</b>	<b>38</b>
5.1 ANEKLINES .....	38
5.1.1 Οργανωτική Δομή .....	38
5.2 MINOAN LINES .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 .....	41
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ .....</b>	<b>41</b>
6.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 .....	44
<b>Ανάλυση Οικονομικών Στοιχείων .....</b>	<b>44</b>
7.1 ANEKLINES .....	44
7.2. MINOANLINES .....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 .....	57
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.....</b>	<b>57</b>
8.1 Εισαγωγή .....	57
8.2 Έννοια Ανάλυσης S.W.O.T .....	57
8.3 Ανάλυση S.W.O.T της εταιρεία ANEKLINES .....	58
8.4. Ανάλυση S.W.O.T της εταιρίας MINOANLINES .....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 .....	60
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>60</b>
Βιβλιογραφία: .....	62
<b>Πηγές από Internet: .....</b>	<b>63</b>

## **ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ**

<b>Πίνακας:4.2.1.1 Διαμόρφωση τιμών ανάλογα με την τιμή καυσίμων ANEK LINES.....</b>	<b>29</b>
<b>Πίνακας:4.2.1.2 Διακύμανσης Επιτοκίων ANEKLINES.....</b>	<b>29</b>
<b>Πίνακας: 5.1.1 Οργανόγραμμα εταιρίας ANEK LINES .....</b>	<b>38</b>
<b>Πίνακας: 5.1.2.1 Μετοχικό κεφάλαιο ANEKLINES .....</b>	<b>39</b>
<b>Πίνακας:5.2.1.1 Διοικητικό συμβούλιο MINOAN.....</b>	<b>40</b>
<b>Πίνακας: 6.1 Σύγκριση Αριθμοδεικτών ANEK &amp; MINOAN LINES .....</b>	<b>42</b>
<b>Πίνακας: 7.2.2.1 Μεταβολές Βασικών μεγεθών MINOAN LINES.....</b>	<b>54</b>
<b>Πίνακας: 7.2.3.1 Μεταβολές Βασικών μεγεθών MINOAN LINES.....</b>	<b>56</b>



## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Αισθάνομαι την ανάγκη να επισημάνω την απέραντη ευγνωμοσύνη μου, στους γονείς μου για όλα όσα μου πρόσφεραν στην διάρκεια των μαθητικών αλλά και των φοιτητικών μου χρόνων και ένα μεγάλο ευχαριστώ που είχα την υποστήριξη τους σε κάθε μου επιλογή

Έπειτα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, τον Κο. Πετράκη Νικόλαο για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε αλλά και για την αφιέρωση πολύτιμου χρόνου.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς τις εταιρείες ANEKLINES και MINOANLINES που δίχως την δική τους βοήθεια δεν θα ήταν εφικτή η υλοποίηση της πτυχιακής μου εργασίας.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1.1 Σκοπός και στόχος της εργασίας

Ο ταχύτατος ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς σε συνδυασμό με την παγκόσμια οικονομική κρίση οξύνουν ολοένα και περισσότερο τον ανταγωνισμό στην Ελληνική ναυτιλία αναγκάζοντας τις ναυτιλιακές εταιρείες να αλλάζουν συνεχώς προφίλ και να προσαρμόζονται στις εκάστοτε ανάγκες. Αποτέλεσμα των συνθηκών αυτών είναι κάποιες εταιρείες να προβλέπουν την μελλοντική κατάσταση και να είναι πρωτοπόροι στο χώρο και άλλες να μένουν πίσω χάνοντας συνεχώς έδαφος. Η διαφορά αυτή μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών δημιουργεί την ανάγκη για χρηματοοικονομική ανάλυση.

Η παρούσα εργασία αρχικά μας εισάγει στην ιδέα μιας χρηματοοικονομικής ανάλυσης και στη συνέχεια γίνεται παράδειγμα επιδιώκοντας τη σύγκριση εταιρειών από την Ελληνική ακτοπλοΐα που ανταγωνίζονται για τον ίδιο σκοπό όπου δεν είναι άλλος από την εμπιστοσύνη των πελατών.

Βασικός στόχος της εργασίας είναι η επιλογή δυο εταιρειών ίδιου μεγέθους, εισηγμένες στο χρηματιστήριο, που ανταγωνίζονται στον ίδιο κλάδο με απώτερο αποτέλεσμα τη διαχρονική σύγκριση των οικονομικών μεγεθών τους καθώς και τη διεξαγωγή συμπερασμάτων για εκείνες.

Με αυτό τον τρόπο, ο φοιτητής εμβαθύνει περισσότερο τις γνώσεις του στο αντικείμενο ενώ παράλληλα έρχεται σε επαφή με τα πραγματικά δεδομένα τόσο της αγοράς όσο και των εταιρειών. Ταυτόχρονα με τα παραπάνω εξοικειώνεται με τις μεθόδους χρηματοοικονομικής ανάλυσης και εγκλιματίζεται μέσα από την έρευνα για προσπάθεια μελλοντικών προβλέψεων.

Σκοπός της εργασίας είναι αφενός η πληροφόρηση των διοικήσεων των εταιρειών για την θέση και την πορεία των εταιρειών την τριετία 2015-2017 στην αγορά καθώς και την ορθότερη μελλοντική διαχείριση με βάση τις προβλέψεις για το ερχόμενο

έτος και αφετέρου η καλύτερη γνωριμία των εταιρειών από το ενδιαφερόμενο επενδυτικό κοινό, τους υπάρχοντες μετόχους, τους προμηθευτές, τους πελάτες και οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο έχει συμφέροντα από τις δυο εταιρείες.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση πιστοποιεί τις γνώσεις του φοιτητή και τον φέρνει “ ένα βήμα πιο κοντά ” με το αντικείμενο που ασχολείται.

### **1.2.1 Ο ρόλος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης**

Η χρηματοοικονομική ανάλυση αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο για τον ορθό υπολογισμό των κατάλληλων μεγεθών και σχέσεων που αποβαίνουν σημαντικές για τη λήψη αποφάσεων οικονομικής δραστηριότητας.

Οι αποφάσεις αυτές μπορεί να αφορούν την επιλογή επενδύσεων, την επιλογή προμηθευτών, την χορήγηση πιστώσεων, τις αμοιβές προσωπικού και άλλα.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση πραγματοποιείται κυρίως με τη διερεύνηση, ερμηνεία και αξιολόγηση των στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων, οι οποίες αποτελούνται κατά κύριο λόγο από τον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης. Η πραγματική όμως και ολοκληρωμένη εικόνα δίνεται αν συνδυάσουμε τι οικονομικές καταστάσεις με τις συμπληρωματικές πληροφορίες που αναρτώνται στα ετήσια δελτία.

### **1.2.2 Βασικές Κατηγορίες Ενδιαφερομένων για τη Χρηματοοικονομική Ανάλυση είναι οι εξής:**

- ❖ **Επενδυτές-Μέτοχοι:** Η ανάλυση τους επικεντρώνεται στη μακροχρόνια πορεία των κερδών της επιχείρησης καθώς και στη μερισματική της πολιτική.

Οι μελλοντικοί στόχοι και η προοπτική των παραπάνω στοιχείων είναι εκείνα που κατά κύριο λόγο αφορούν τη συγκεκριμένη κατηγορία αφού επηρεάζουν τη τιμή της μετοχής μιας εταιρείας στην χρηματοοικονομική αγορά.

- ❖ **Δανειστές της εταιρείας:** Η ομάδα αυτή χωρίζεται συνήθως σε δυο υποκατηγορίες. Η πρώτη απαρτίζεται από τους βραχυχρόνιους πιστωτές που είναι αρχικά οι τράπεζες, από τις οποίες οι εταιρείες δανείζονται κεφάλαια για τη διεκπεραίωση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων τους. Στην προκειμένη περίπτωση οι δανειστές ενδιαφέρονται για την ικανότητα και την ταχύτητα αποπληρωμής των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της. Η δεύτερη ομάδα περιλαμβάνει τους μακροχρόνιους δανειστές δηλαδή τους μετόχους. Το ενδιαφέρον της δεύτερης ομάδας πιστωτών επικεντρώνεται στους μακροχρόνιους οικονομικούς δείκτες της εταιρείας όπως τα τρέχοντα καθαρά κέρδη, τις προβλέψεις για τα μελλοντικά καθώς και τη διάρθρωση των κεφαλαίων της. Τα καλά και κερδοφόρα αποτελέσματα των δεικτών αυτών θα εξασφαλίσουν στους ομολογιούχους τη διατήρηση της συμφωνίας αποπληρωμής των κεφαλαίων.
  
- ❖ **Διοίκηση της εταιρείας:** Η κατηγορία αυτή θεωρείται πολύ βασική αφού διαχειρίζεται η ίδια την εταιρεία και μέσω της χρηματοοικονομικής ανάλυσης μπορεί να ανακαλύψει εταιρικά προβλήματα ενώ ταυτόχρονα να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της σε σχέση με τους στόχους που είχαν τεθεί για τη συγκεκριμένη χρήση. Η έμφαση σε αυτή τη περίπτωση δίνεται στη διάρθρωση των κεφαλαίων της και στη κερδοφορία του παρόντος και του μέλλοντος.
  
- ❖ **Εργαζόμενοι στην εταιρεία:** Η ομάδα των εργαζομένων ενδιαφέρεται άμεσα για τη δυνατότητα του οργανισμού που εργάζονται ούτως ώστε να ικανοποιεί τις προσδοκίες τους και να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της προς αυτούς ενώ ταυτόχρονα θα τους προσφέρει τη σιγουριά της εργασίας. Για να πραγματοποιηθούν τα παραπάνω θα πρέπει η εταιρεία να είναι επικερδής, να έχει προοπτικές συνέχισης και εξέλιξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

- ❖ **Άλλες ομάδες ενδιαφερομένων:** Στην υποκατηγορία αυτή μπορεί να ανήκουν οι **εξωτερικοί ελεγκτές** οι οποίοι επεξεργάζονται όλα τα χρηματοοικονομικά στοιχεία με απώτερο σκοπό να διαπιστώσουν πόσο ταυτίζεται η εικόνα της εταιρείας με την πραγματική κατάσταση που επικρατεί, **οι εφοριακοί ελεγκτές** σε φάση ελέγχου των εσόδων του κράτους και άλλοι οι οποίοι για κάποιο σκοπό χρειάζονται πληροφορίες για τον οικονομικό οργανισμό.

### 1.2.3 Είδη Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Σύμφωνα με τον Νιάρχο Νικήτα (2004, σελ 28) η διαδικασία της ερμηνείας των χρηματοοικονομικών στοιχείων διακρίνεται:

#### 1. Ανάλογα με τη θέση του αναλυτή σε:

##### i. **Εσωτερική ανάλυση:**

Αυτή η ερμηνεία δίνεται από τα άτομα που έχουν άμεση πρόσβαση στα στοιχεία της εταιρείας και την εξερευνούν με διάφορους τρόπους. Έρχονται σε επαφή με λογιστικά βιβλία και έγγραφα αποκτώντας διαυγέστερη εικόνα. Με τον τρόπο αυτό πληροφορείται κυρίως η διοίκηση για τα πραγματικά αποτελέσματα της χρήσης ενώ παράλληλα πραγματοποιείται και ο εσωτερικός έλεγχος.

- ##### ii. **Εξωτερική ανάλυση:** Σε αυτή την περίπτωση η ανάλυση πραγματοποιείται από άτομα που δεν έχουν πρόσβαση στα μη δημοσιευμένα στοιχεία της εταιρείας με αποτέλεσμα να είναι σε μειονεκτικότερη θέση από αυτή των εσωτερικών. Από τα ετήσια οικονομικά δελτία και τις συμπληρωματικές πληροφορίες που δίνονται από την εταιρεία οι εξωτερικοί αναλυτές προσδιορίζουν την οικονομική θέση της εταιρείας.

#### 2. Ανάλογα με τα στάδια διενέργειας της ανάλυσεως σε:

- i. **Τυπική:** Η τυπική ανάλυση είναι το πρώτο και βοηθητικό στάδιο για την επιμέρους χρηματοοικονομική ανάλυση. Στη φάση αυτή συλλέγονται οι πληροφορίες, ομαδοποιούνται τα δεδομένα και γίνονται οι κατάλληλες προεργασίες για την ομαλή έκβαση της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.
- ii. **Ουσιαστική:** Η ουσιαστική ανάλυση βασίζεται στα δεδομένα της τυπικής ανάλυσης και επεκτείνεται στη χρήση αριθμοδεικτών, πίνακα κοινού μεγέθους και πίνακα τάσης για να δοθεί μια σαφέστερη και ολοκληρωμένη εικόνα.

#### 1.2.4 Μέθοδοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης:

Σύμφωνα με τον Νιάρχο (2004, σελ 32) οι κυριότερες μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση λογιστικών καταστάσεων διαχωρίζονται ως εξής:

➤ **Διαστρωματική ή κάθετη μέθοδος ανάλυσης η οποία περιλαμβάνει τις εξής:**

- i. Ανάλυση κοινού μεγέθους: Για την ανάλυση αυτή, κάθε στοιχείο του ενεργητικού και παθητικού από τον ισολογισμό διαιρείται με το συνολικό ενεργητικό ή παθητικό ενώ αντίστοιχα για τη κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης διαιρείται κάθε στοιχείο με το σύνολο των πωλήσεων. Με τον τρόπο αυτό όλα τα μέρη των οικονομικών καταστάσεων εκφράζονται πλέον σε ποσοστά. Έτσι εξακριβώνεται που και πως έχουν κατανεμηθεί τα κεφάλαια της εταιρείας και κατά πόσο οι πωλήσεις είναι επικερδείς. Η περίπτωση αυτή χρησιμοποιείται κυρίως για τη σύγκριση δυο ή περισσότερων ομοειδών εταιρειών που δεν έχουν ακριβώς το ίδιο μέγεθος αφού με τη ποσοστιαία κατανομή γίνονται απόλυτες συγκρίσεις.
- ii. Ανάλυση με αριθμοδείκτες: Οι αριθμοδείκτες εκφράζουν τη σχέση ενός στοιχείου των οικονομικών καταστάσεων με ένα άλλο ενώ υπολογίζονται κάνοντας απλά τη διαίρεση μεταξύ τους. Η μέθοδος αυτή είναι η πιο γνωστή και θεωρείται από τις σημαντικότερες αφού

χρησιμοποιώντας τη βγάζουμε άμεσα συμπεράσματα για τα στοιχεία της εταιρείας. Οι αριθμοδείκτες χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες:

- ✓ Ρευστότητας
- ✓ Κεφαλαιακής Διάθρωσης
- ✓ Αποδοτικότητα
- ✓ Αποτελεσμάτων / Δραστηριότητας
- ✓ Χρηματιστηριακοί

➤ **Συγκριτική ή διαχρονική μέθοδος ανάλυσης:**

Στη μέθοδο συγκριτικής ή διαχρονικής ανάλυσης συλλέγονται και ταξινομούνται τα οικονομικά στοιχεία με χρονολογική σειρά και στη συνέχεια συγκρίνονται ανάλογα με τη πορεία τους διαχρονικά. Από τη σύγκριση αυτή υπολογίζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές των διαφόρων μεγεθών των οικονομικών καταστάσεων και κατ' επέκταση της χρηματοοικονομικής θέσης της εταιρείας. Για να προκύψει ορθό και σαφές αποτελέσματα θα πρέπει να υπάρχουν δεδομένα για τουλάχιστον τρία έτη.

➤ **Μέθοδος ανάλυσης των χρονολογικών σειρών με δείκτες τάσεως**

Η χρηματοοικονομική ανάλυση με δείκτες τάσεως συνιστάται σε περιπτώσεις που η σύγκριση αφορά δεδομένα πολλών ετών. Σε αυτή τη περίπτωση επιλέγεται ένα έτος με θετικά αποτελέσματα και ορίζεται ως έτος βάσης της σύγκρισης το οποίο ισούται πάντα με εκατό. Στη συνέχεια διαιρούνται το κάθε μέγεθος κάθε έτους με το αντίστοιχο του έτους βάσης και προκύπτει ο δείκτης τάσεως ο οποίος δίνει τις διαχρονικές μεταβολές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

#### 2.1 Κλάδος Ναυτιλίας

Λέγοντας “ναυτιλιακή βιομηχανία” ή γενικότερα “ναυτιλία” εννοούμε όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Πρόκειται για αναπόσπαστο στοιχείο των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας.

Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, καθώς επίσης οχήματα, ζώα και άλλα σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης. Το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους αποτελούν το Εμπορικό Ναυτικό του κράτους αυτού.

Χρησιμοποιούμε τον όρο “ναυτιλία” και όταν αναφερόμαστε στην ίδια την λειτουργία του πλοίου, που είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης (γέφυρα) και της πρόωσης (μηχανής) αλλά και της φόρτωσης του, ώστε να πλέει με ασφάλεια από ένα σημείο σε άλλο.

Η λέξη “ναυτιλία” υποδηλώνει και τη ναυτιλιακή βιομηχανία μια χώρας που είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Και φυσικά αποκαλούμε “παγκόσμια ναυτιλία” όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται μέσω ναυτιλιακής νομοθεσίας που θεσπίζεται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό- IMO (InternationalMaritimeOrganization).

Ο οργανισμός είναι τεχνικός τομέας του ΟΗΕ, εδρεύει στο Λονδίνο και έχει μέλη του κράτη που ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Κανονισμούς σε τρεις κύριους τομείς:

- I. Εκπαίδευση και Πιστοποίηση ναυτικών.
- II. Ασφάλεια ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα (επιβαίνοντες-πλοίο-φορτίο).
- III. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων. (Τα πολεμικά πλοία δεν υπόκεινται στη ναυτιλιακή νομοθεσία.



### **2.1.1 Ναυτιλία και Ελλάδα**

Η Ελλάδα είναι από παράδοσης ένα ναυτιλιακό έθνος, καθώς η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή απασχόλησης των Ελλήνων και αποτελεί βασικό στοιχείο της Ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα.

Το 1857, ιδρύθηκε η Ελληνική Ατμοπλοΐα στη Σύρο και άρχισαν οι τακτικές γραμμές της Ελληνικής ναυτιλίας με πλοία ατμού, τις οποίες ακολούθησαν ακόμη δέκα επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, η οποία για πρώτη φορά συνέδεσε τον Πειραιά με την Νέα Υόρκη.

Σήμερα η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της χώρας (αξίας 251,1 δις ευρώ το 2015). Αποτελεί το 6,5% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 290.000 ανθρώπους (7% του εργατικού δυναμικού) και τα εισιτήρια από την ναυτιλία είναι περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος του έθνους.

Το 2015 το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό χειρίστηκε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, από πλευράς χωρητικότητας, με σύνολο DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd'sList.

Η Ελλάδα ελέγχει το 23,2% του συνολικού εμπορικού στόλου παγκοσμίως, καθιστώντας τον το μεγαλύτερο στον κόσμο.

Η Ελλάδα κατατάσσεται στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια και τα μπαλκάριερ.

### **2.2 Η σχέση ανάμεσα σε ναυτιλία και οικονομία**

Η ναυτιλία αποτελεί έναν εκ των πιο σημαντικότερων τομέων της παγκόσμιας βιομηχανίας και βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση και σύνδεση με την παγκόσμια οικονομία.

Στην ναυτιλιακή αγορά η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς των ναυτιλιακών εταιρειών με τις μεταβολές του πολιτικού τομέα είναι αυτή που καθορίζει τις εξελίξεις.

Ο AdamSmith ήδη από το 1776 είχε θεωρήσει τη ναυτιλία ως καταλύτη της παγκόσμιας οικονομίας. Επρόκειτο για μια πηγή μεταφοράς φθηνού επιπέδου, που θα ήταν σε θέση να σταθεί ως η ενοποιός δύναμη της αγοράς.

Σε αξιόλογο βαθμό βοήθησε στη μετάβαση των καταστάσεων, από την εποχή που ο κόσμος αποτελείτο από κοινότητες ξεχωριστές αποτελώντας ωστόσο μια ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα που μέσα σε αυτή η ναυτιλία επιτάσσει διαρκείς μεταβολές.

### **2.2.1 Ποια η σύνδεση ανάμεσα σε παραγωγή και κατανάλωση**

Η σύνδεση ανάμεσα σε παραγωγή και κατανάλωση πραγματώνεται μέσω των μεταφορών. Οι μεταφορές καθίστανται ως ο παραγωγικός κλάδος της οικονομίας και η διάκριση τους επιτυγχάνεται σε τρεις ουσιαστικές κατηγορίες που σχετίζονται με το μέσο μεταφοράς σε χερσαίες είτε θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχίζουν να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος στις παγκόσμιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως και σε γενικότερο βαθμό όλες οι μεταφορές βρίσκονται σε εξάρτηση με την παραγωγή. Η παραγωγή σχετίζεται με το Α.Ε.Π. έτσι κατά συνέπεια, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό κατά τον οποίο αυξάνεται το Α.Ε.Π. Αυτό φυσικά έχει αποδειχθεί και μέσω μακροχρόνιων παρατηρήσεων.

### **2.3 Η κρίση στην παραγωγή**

Η κρίση στην παραγωγή ταυτίζεται και με την κρίση του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, χωρίς ωστόσο να αποκλείονται και περαιτέρω αιτίες όπως λόγω χάρη είναι

η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός, η διάκριση των σημαίων καθώς και ο παρεμβατισμός και άλλα.

Στο γεγονός αυτό οφείλεται η συνεχόμενη ανάπτυξη του κλάδου προκαλώντας επιδείνωση του ανταγωνισμού μεταξύ των υπαρχόντων ομοειδών εταιρειών. Οι περισσότερες από αυτές αναγκάζονται να ανανεωθούν και να προσαρμοστούν στις εκάστοτε νέες συνθήκες της αγοράς εστιάζοντας περισσότερο τη προσοχή στο στρατηγικό Marketing. Μερικές ενδεικτικές δραστικές κινήσεις των εταιρειών είναι οι εξής:

- I. Η διεύρυνση της ποικιλίας των υπηρεσιών δημιουργώντας ακόμη περισσότερο ικανοποιημένους πελάτες.
- II. Η αλλαγή στις παροχές κάνοντας στοχευόμενες προσφορές με στόχο την προσέλωση περισσότερων πελατών.

Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές στις οποίες συμμετέχει η Ελληνική αλλά και η Ελληνόκτητη Εμπορική Ναυτιλία.

#### 2.4 Περιγραφή εταιρείας “ANEKLINES”

Κεντρικά γραφεία: Χανιά

Λεωφόρος Καραμανλή Κωνσταντίνου (Λεωφόρος Σούδας) 2<sup>ο</sup>χλμ,  
73134 Χανιά Χανίων

Τηλέφωνο: 2821041842

E-mail:[info@anek.gr](mailto:info@anek.gr)

Ίδρυση: 10 Απριλίου 1967, Χανιά

Ίδρυτής: Μητροπολίτης Ειρηναίος Γαλανάκης

Θυγατρικές:

- Champion Ferries L.T.D
- Lefka Ori S.A.
- LANE S.A.
- Etanap S.A.

- Aigaionpelagosthalassiesgrammes shipping company

#### **2.4.1 Ιστορικό**

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967 με την επωνυμία “ Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε ” και το διακριτικό τίτλο “ ANEKLINES ” με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου Ηράκλειο με αρχικούς μετόχους απλούς ανθρώπους της μεγαλονήσου που ήθελαν μεγάλα και ασφαλή πλοία στα συχνά ταξίδια τους προς την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Η δραστηριοποίηση της ANEKLINES στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1970 με την δρομολόγηση του πρώτου της πλοίου “ΚΥΔΩΝ” στην γραμμή Πειραιά-Χανιά. Από τότε μέχρι σήμερα η εξέλιξη της είναι εντυπωσιακή.

Ο μεγάλος και σύγχρονος στόλος της, που σήμερα περιλαμβάνει εννιά ιδιόκτητα πλοία, Ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφαλείας και Ποιότητας ISM και ISPS Systems, ISO και HACCP αντίστοιχα.

#### **2.4.2 Ο στόλος της**

Ο στόλος της ANEKLINES αποτελείται από τα εξής εννιά πλοία:

1. F/B ELYROS
2. F/B ΕΛ. BENIZEΛΟΣ
3. H/S/F OLYMPIC CHAMPION
4. H/S/F HELLENIC SPIRIT
5. F/B ASTERION II
6. F/B ΚΥΔΩΝ
7. F/B ΚΡΗΤΗ I
8. F/B ΚΡΗΤΗ II
9. F/B ΠΡΕΒΕΛΗΣ

Όπως προ-αναφέρθηκε η ANEK LINES είναι μια εταιρεία με πολυμετοχική βάση. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας διαιρείται σε 188.654.89 μετοχές και αναλύονται σε Κοινές Ονομαστικές Μετοχές, Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1990 και Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1996.

## **2.5 Περιγραφή εταιρείας “MINOAN LINES”**

Κεντρικά γραφεία: Ηράκλειο (Κρήτης)  
25<sup>ης</sup> Αυγούστου 17, 71202 Ηράκλειο-Κρήτη  
Τηλέφωνο: 2810399800  
E-mail: [info@minoan.gr](mailto:info@minoan.gr)

Ίδρυση: 1972

Σημερινός Κάτοχος: Όμιλος Γκριμάλντι (95,9%)

Θυγατρικές:

- Hellenic Seaways
- Kritiki Filoxenia S.A.
- Athina A.V.E.E.
- Minoan Cruises S.A.
- Minoan Escape S.A.
- European Thallasic Agencies Shipping Management & Consultants S.A.

### **2.5.1 Ιστορικό**

Οι Μινωικές Γραμμές ιδρύθηκαν το 1972 στο Ηράκλειο Κρήτης. Αποτελούν σήμερα μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες.

Η δραστηριότητα των Μινωικών Γραμμών στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1974 με την δρομολόγηση του πρώτου της πλοίου F/BMINOS στην γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο.

### **2.5.2 Ο στόλος της**

Ο σύγχρονος στόλος της αποτελείται από έξι πλοία τα οποία είναι τα εξής:

- Κνωσσός Παλλάς
- Φαιστός Παλλάς
- Μύκονος Παλλάς
- Cruise Europa
- Cruise Olympia
- HSC Santorini Palace

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

#### 3.1 Η έννοια της Στρατηγικής

Η έννοια της στρατηγικής σύμφωνα με τον Βασίλη Παπαδάκη (2002, σελ. 28) χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά το 1951 σε ένα βιβλίο του William Newman αφού παρατηρήθηκε ότι επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου με την ίδια τεχνολογία πολλές φορές παρουσίαζαν διαφορετικά επίπεδα απόδοσης.

Κάθε εταιρεία που ανταγωνιζόταν στον ίδιο κλάδο συχνά υιοθετούσε διαφορετικές προσεγγίσεις στις αγορές αλλά και στις εσωτερικές δομές. Αυτές οι « διαφορετικές προσεγγίσεις » έγιναν γνωστές ως στρατηγικές.

Η εκάστοτε επιχείρηση αφού καθορίσει τους στόχους της επιλέγει και τη «στρατηγική» που θα ακολουθήσει ούτως ώστε να καταφέρει να τους πραγματοποιήσει. Για να γίνει αυτό θα πρέπει να λάβει υπόψη της το εξωτερικό καθώς και το εσωτερικό της περιβάλλον.

#### 3.2 Εξωτερικό Περιβάλλον

Στο εξωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης περιλαμβάνονται οι Προμηθευτές της, οι Πελάτες της, οι Ανταγωνίστριες Επιχειρήσεις καθώς και τα άλλα MMM (μέσα μαζικής μεταφοράς).

Οι εταιρείες ANEK LINES και MINOANLINES ως ναυτιλιακές εταιρίες θεωρούνται μικρού μεγέθους σε σχέση με τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου.

Επομένως διαθέτουν μικρή «γκάμα» συνεργαζόμενων προμηθευτών.

### **3.2.2 Πελάτες**

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι πελάτες οι οποίοι προτιμούν να ταξιδέψουν οι ίδιοι είτε ως εταιρείες ακόμη και μεταφέροντας προϊόντα μέσω των εταιρειών αυτών. Η επιρροή τους μοιάζει με εκείνη της κατηγορίας των προμηθευτών αφού μπορούν να ασκήσουν πιέσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες για μείωση τιμών ή για βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι όσο μεγαλύτεροι (οικονομικά) είναι οι πελάτες τόσο μεγαλύτερη πίεση μπορούν να ασκήσουν στην εταιρεία.

### **3.2.3 Ανταγωνίστριες επιχειρήσεις**

Οι επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται στον ίδιο κλάδο δίνουν ώθηση ή μια στην άλλη να βελτιώσουν τη θέση τους στην αγορά και να ακολουθήσουν «άλλη γραμμή πλεύσης» η κάθε μία. Οι ανταγωνίστριες εταιρείες επηρεάζονται αρκετά από το ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς και προσπαθούν να προσδιορίσουν τη στρατηγική τους με απώτερο σκοπό την κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου. Πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι όταν η αγορά αναπτύσσεται το αγοραστικό κοινό αυξάνεται και ο ανταγωνισμός είναι χαμηλότερος. Σε κάθε αντίθετη περίπτωση ο ανταγωνισμός οξύνεται μεταξύ των εταιρειών αφού η κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου μιας επιχείρησης θα σημαίνει αυτόματα μείωση μεριδίου από μία άλλη.

## **3.3 Εσωτερικό περιβάλλον**

Στο εσωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης περιλαμβάνονται οι Ανθρώπινοι Πόροι της καθώς και οι Υλικοί Πόροι της.

### **3.3.1 Ανθρώπινο Δυναμικό**

Η κατηγορία του ανθρώπινου δυναμικού μιας εταιρείας αποτελείται από τα άτομα που την απαρτίζουν στα διάφορα τμήματα του οργανογράμματος της τα οποία θα αναλύσουμε περισσότερο στο επόμενο κεφάλαιο. Η ομάδα του ανθρώπινου δυναμικού είναι εκείνη η οποία φροντίζει για την καλύτερη παροχή υπηρεσιών προς τους πελάτες της.



### **3.4 Στρατηγική και Λειτουργία Ανάπτυξης της εταιρίας ANEKLINES**

Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του τρόπου λειτουργίας και της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του ομίλου ANEK. Αυτό αντανακλάται στο όραμα, την πολιτική αλλά και τη δομή της οργάνωσης της ώστε να εξασφαλίζεται η υπεύθυνη λειτουργία της. Στόχος του Ομίλου ANEK είναι η δημιουργία αξίας προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του και στους τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης → την κοινωνία, το περιβάλλον και την οικονομία. Με βάση αυτή την προσέγγιση αναπτύσσει την δραστηριότητα της.

#### **3.4.1 Οι επιδράσεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας**

Οι σημαντικότεροι κίνδυνοι και προκλήσεις αφορούν στην:

- Υγεία και ασφάλεια στα πλοία
- Προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας
- Ποιότητα υπηρεσιών
- Στήριξη της τοπικής κοινωνίας

#### **3.4.2 Προτεραιότητες**

- ✓ Η εξασφάλιση της καλής ποιότητας στις παρεχόμενες υπηρεσίες μας.
- ✓ Η εξυπηρέτηση των πελατών μας με ασφαλή, άνετο και αξιόπιστο τρόπο.
- ✓ Η δημιουργία υγιών και ασφαλών εργασιακών συνθηκών για το προσωπικό ξηράς και θάλασσας.
- ✓ Η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης, της μείωσης των εκπεμπόμενων αερίων του θερμοκηπίου, της μείωσης του καταβαλλόμενου γλυκού νερού, της ενημέρωσης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, της μείωσης των στερεών και υγρών αποβλήτων και της ανακύκλωσης.
- ✓ Η υποστήριξη των αναγκών των συνανθρώπων μας για μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

### **3.4.3 Εργασιακά και Σεβασμός Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων**

#### Κυριότεροι κίνδυνοι / επιδράσεις

Τα σημαντικότερα θέματα είναι:

- Υγεία και Ασφάλεια
- Ενημέρωση και Εκπαίδευση
- Συνθήκες εργασίας
- Ανθρώπινα και Εργασιακά δικαιώματα

### **3.4.4 Περιβάλλον**

#### Κυριότεροι κίνδυνοι / επιδράσεις

Στην ναυτιλία η διαχείριση του στόλου σε σχέση με τα περιβαλλοντικά θέματα στηρίζεται στους εξής κύριους πυλώνες, όπως αυτοί έχουν προκύψει από την ανάλυση της ουσιαστικότητας:

- Θαλάσσια ρύπανση
- Έλεγχος και μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>
- Περιβαλλοντική συμμόρφωση
- Διαχείριση λυμάτων και αποβλήτων

### **3.4.5 Κοινωνία**

#### Κυριότεροι κίνδυνοι / επιδράσεις

- ❖ Ασφάλεια στα πλοία
- ❖ Ποιότητα υπηρεσιών και εξυπηρέτηση επιβατών
- ❖ Κοινωνική συνεισφορά
- ❖ Διαφάνεια / Διαφθορά
- ❖ Προώθηση τουριστικού προϊόντος

### **3.5 Στρατηγική και Λειτουργία Ανάπτυξης της εταιρείας MINOANLINES**

Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη αντικατοπτρίζει μία νέα, σύγχρονη αντίληψη επιχειρηματικής δραστηριότητας για κάθε εταιρεία η άσκηση της οποίας, όταν γίνεται με πλήρη σεβασμό προς τις αρχές της, επηρεάζει άμεσα και καθοριστικά τις θεμελιώδεις αξίες της κοινωνίας στην οποία επιθυμούμε να ζούμε.

Η MINOANLINES, παράλληλα με τη δυναμική ανάπτυξη που συνεχίζει να σημειώνει, αναγνωρίζει την ευθύνη που της αναλογεί απέναντι στην κοινωνία και επιδιώκει να δραστηριοποιείται ενεργά και με συνέπεια στα πλαίσια των αρχών της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης αναπτύσσοντας καινοτόμες δράσεις και παρουσιάζοντας σημαντικό κοινωνικό έργο.

#### **3.5.1 Οι επιδράσεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας**

- 1.Υγεία και ασφάλεια του στόλου
- 2.Προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας
- 3.Άριστη ποιότητα υπηρεσιών

#### **3.5.2 Προτεραιότητες**

1. Η εξασφάλιση της καλής ποιότητας στις παρεχόμενες υπηρεσίες μας.
2. Η εξυπηρέτηση των πελατών μας με πάνω από όλα ασφαλή, και άνετο τρόπο.
3. Η δημιουργία ασφαλών εργασιακών συνθηκών για το προσωπικό μας.
4. Η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης, της μείωσης των εκπεμπόμενων αερίων του θερμοκηπίου, της μείωσης του καταβαλλόμενου γλυκού νερού, της ενημέρωσης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, της μείωσης των στερεών και υγρών αποβλήτων και της ανακύκλωσης.

### **3.5.3 Εργασιακά και Σεβασμός Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων**

- i. Εκπαίδευση
- ii. Τράπεζα Αίματος
- iii. Ανθρώπινα και Εργασιακά δικαιώματα
- iv. Ευκαιρίες καριέρας
- v. Εργασιακό περιβάλλον και εταιρικές δράσεις

### **3.5.4 Περιβάλλον**

Η MINOANLINES τηρεί αυστηρά τη διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78 για την πρόληψη της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς για την πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης στη θάλασσα από τα πλοία, η οποία προέρχεται είτε από ατυχήματα είτε από εργασίες ρουτίνας.

Σύμφωνα με τον κώδικα ISM βάσει SOLAS κεφάλαιο IX, η MINOANLINES διατηρεί έγγραφο συμμόρφωσης (DOC), ενώ για τα πλοία εκδίδονται επίσης πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας (SMC), εξασφαλίζοντας ότι η εταιρεία έχει μια ασφάλεια διαχείρισης συστήματος (SMS) και πως όλα τα πλοία της λειτουργούν σύμφωνα με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης.

- I. ISO 9000 Διαχείριση Ποιότητας.** Η οικογένεια του ISO 9000 εξετάζει διάφορες πτυχές της διαχείρισης ποιότητας και περιέχει μερικά από τα πιο γνωστά πρότυπα του ISO. Τα πρότυπα παρέχουν καθοδήγηση και τα απαραίτητα εργαλεία για επιχειρήσεις και οργανισμούς, οι οποίοι θέλουν να διασφαλίσουν ότι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες τους με συνέπεια πληρούν τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού.

**II. ISO 14000 Περιβαλλοντική Διαχείριση.** Η οικογένεια προτύπων ISO 14000 παρέχει τα πρακτικά εργαλεία για επιχειρήσεις και οργανισμούς όλων των ειδών που μεριμνούν για διαχείριση της περιβαλλοντικής ευθύνης τους.

**III. Ανακύκλωση.** Είναι η διάσωση ενός υλικού που, ενώ έχει χρησιμοποιηθεί και μοιάζει άχρηστο, δεν έχει χάσει την αξία του και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πολύ ακόμα.

**IV. Μέτρα που λαμβάνει η Εταιρεία.**

- Διατήρηση βέλτιστης υπηρεσιακής ταχύτητας και διαγωγής πλοίου.
- Κάνοντας επενδύσεις σε καινοτόμες τεχνικές μεθόδους για τον τομέα, όπως η αναβαθμισμένη σχεδίαση της προπέλας και η βελτίωση της γάστρας του πλοίου με την εφαρμογή συστημάτων φιλικών προς το περιβάλλον.

### **3.5.5 Κοινωνία**

- 1.Ασφάλεια στα πλοία
- 2.Ποιότητα υπηρεσιών και εξυπηρέτηση επιβατών
- 3.Κοινωνική συνεισφορά
- 4.Διαφάνεια / Διαφθορά

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

#### 4.1 Ο χρηματοοικονομικός Κίνδυνος και οι Κατηγορίες του

Ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος συνδέεται άμεσα με τις διακυμάνσεις των χρηματοοικονομικών αγορών και την αδυναμία της ακριβούς πρόβλεψης αυτών.

Οι πιο συνηθισμένοι χρηματοοικονομικοί κίνδυνοι για τις εταιρείες άρα και για την ANEKLINES και την MINOANLINES, είναι:

- Ο κίνδυνος της αγοράς
- Ο επιτοκιακός
- Ο πιστωτικός
- Ο συναλλαγματικός

##### 4.1.1 Κίνδυνος της αγοράς

Ο κίνδυνος της αγοράς αντανακλάται από τη μεταβλητότητα της αξίας του χαρτοφυλακίου τίτλων μιας επιχείρησης κάνοντας την παρουσία του περισσότερο αισθητή στη διαπραγμάτευση μετοχικών και ομολογιακών τίτλων.

Σημαντικές συνιστώσες του κινδύνου αγοράς αποτελούν ο επιτοκιακός και ο συναλλαγματικός κίνδυνος και αυτό θα μπορέσουμε να το κατανοήσουμε καλύτερα αν σκεφτούμε ότι μια γενική αύξηση στα επιτόκια οδηγεί συνήθως σε μείωση τιμών των ομολόγων και μια υποτίμηση νομίσματος μειώνει την αξία όλων των τίτλων που εκφράζονται σε αυτό το νόμισμα.

Ο κίνδυνος της αγοράς χωρίζεται σε δυο βασικές κατηγορίες:

→ Γενικό ή Συστηματικό Κίνδυνο

→ Ειδικό ή Μη Συστηματικό Κίνδυνο

Ο Συστηματικός Κίνδυνος αντιπροσωπεύει τον κίνδυνο μεταβολής της αξίας των τίτλων εξαιτίας κάποιων εξωτερικών παραγόντων ή αλλαγών από διάφορους τομείς

της αγοράς όπως η γενική κατάσταση της οικονομίας, οι πληθωριστικές τάσεις, τα επίπεδα των επιτοκίων, οι προσδοκίες του επενδυτικού κοινού και η φορολογία.

Ο Μη Συστηματικός Κίνδυνος υπάρχει στη περίπτωση που η τιμή ενός τίτλου κινείται σε διαφορετική κατεύθυνση από τους υπόλοιπους τίτλους της αγοράς, λόγω εξελίξεων που σχετίζονται με τον εκδότη του συγκεκριμένου τίτλου. Δηλαδή, σχετίζεται με την επιλογή ενός τίτλου που μπορεί να μην αποδώσει το αναμενόμενο αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, αντιπροσωπευτικά παραδείγματα μπορεί να είναι:

- ❖ Μια ανακοίνωση από τις αρχές του κράτους για ένα μη αναμενόμενο υψηλό δημοσιονομικό έλλειμμα, γεγονός που θα προκαλέσει απότομη πτώση του γενικού δείκτη τιμών όλων των μετοχών. (Συστηματικός Κίνδυνος).
  
- ❖ Μια ανακοίνωση για κακόβουλες πράξεις ή ρύπανση του περιβάλλοντος από μία συγκεκριμένη επιχείρηση θα προκαλέσει μείωση στην τιμή της μετοχής της αλλά δεν θα επηρεάσει σημαντικά το γενικό δείκτη. Κάτι ανάλογο θα συμβεί και σε περίπτωση που ο δανεισμός μιας εταιρείας ανεβαίνει συνεχώς, γεγονός που δείχνει δυσχέρεια διοίκησης ενώ σε αντίθετη περίπτωση μια ανακοίνωση από μέρους της εταιρείας για επενδυτικά νέα προγράμματα θα μπορούσε να αυξήσει τη ζήτηση της μετοχής και επομένως την τιμή της. (Μη Συστηματικός Κίνδυνος).

Όσον αφορά τις εταιρείες ANEKLINES και MINOANLINES:

Τα τελευταία έτη πλήττονται από το Συστηματικό Κίνδυνο της Αγοράς αφού η Ελληνική Οικονομία βρίσκεται σε ύφεση, ο πληθωρισμός και η φορολογία ανεβαίνει καθώς επίσης το δημοσιονομικό έλλειμμα της χώρας αυξάνεται.

#### **4.2.1 Οι κυριότεροι Κίνδυνοι και οι αβεβαιότητες της εταιρίας ANEKLINES**

Παρακάτω περιγράφονται οι σημαντικότεροι επιχειρηματικοί κίνδυνοι για τον Όμιλο.

- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων

Το κόστος των καυσίμων αποτελεί το βασικότερο λειτουργικό κόστος του Ομίλου με άμεση επίδραση στα αποτελέσματα κάθε περιόδου, συνεπώς η αύξηση των τιμών του πετρελαίου είναι ο σημαντικότερος κίνδυνος διαχρονικά που αντιμετωπίζει ο Όμιλος. Οι τιμές των καυσίμων διακανονίζονται σε ευρώ αλλά εμμέσως επηρεάζονται από την αντιστοιχία ευρώ / δολαρίου στη βάση της οποίας διαμορφώνονται οι διεθνείς τιμές.

**Πίνακας 4.2.1.1 Διαμόρφωση τιμών ανάλογα με την τιμή καυσίμων  
ANEKLINES**

Μεταβλητότητα τιμών καυσίμων	Επίδραση στα αποτελέσματα και στα ίδια κεφάλαια
-+ 5% / μετρικό τόνο	(-/+ ) 2,17 εκατ. ευρώ
-+ 10% / μετρικό τόνο	(-/+ ) 4,34 εκατ. ευρώ
-+ 20% / μετρικό τόνο	(-/+ ) 8,69 εκατ. ευρώ

- Κίνδυνος διακύμανσης επιτοκίων

Η ANEKLINES έχει συνάψει μακροπρόθεσμα κοινοπρακτικά και διμερή τραπεζικά δάνεια καθώς και συμβάσεις ανοικτών αλληλόχρεων λογαριασμών με διάφορες τράπεζες. Όλα τα ανωτέρω δάνεια εκτοκίζονται με επιτόκιο Euribor πλέον περιθωρίου. Κατά συνέπεια η εταιρεία εκτεθειμένη σε κίνδυνο διακύμανσης επιτοκίων.

**Πίνακας 4.2.1.2 Διακύμανση επιτοκίων**

Μεταβλητότητα επιτοκίων	Επίδραση στα αποτελέσματα και στα ίδια κεφάλαια
-+ 0,5 %	(-/+ ) 1,32 εκατ. ευρώ
-+ 1%	(-/+ ) 2,63 εκατ. ευρώ

- Κίνδυνος ρευστότητας



Ο κίνδυνος ρευστότητας συνιστάται στον κίνδυνο ο Όμιλος ή η Εταιρεία να μην μπορέσουν να εκπληρώσουν τις χρηματοοικονομικές τους υποχρεώσεις και να διαταραχθεί η ομαλή λειτουργία τους. Με την αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής επήλθε ισορροπία στο κεφάλαιο κίνησης και έχει περιοριστεί ο κίνδυνος ρευστότητας.

- Ανταγωνισμός

Τα πλοία του Ομίλου της ANEK LINES δραστηριοποιούνται σε γραμμές που επικρατεί έντονος ανταγωνισμός και ειδικότερα στις γραμμές που συνδέουν τον Πειραιά με την Κρήτη, καθώς και την Ελλάδα με την Ιταλία. Η προσπάθεια για διατήρηση και διεύρυνση των μεριδίων κάθε εταιρείας στις άνω αγορές, ενδέχεται να δημιουργήσει συνθήκες εντονότερου ανταγωνισμού με αντίκτυπο στα οικονομικά αποτελέσματα τους. Επιπλέον ο Όμιλος, στο πλαίσιο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του, προσπαθεί να βελτιστοποιεί την κατανομή των πλοίων ανά γραμμή, αξιολογεί την κερδοφορία των υφιστάμενων (αλλά και πιθανόν νέων) γραμμών και τιμολογεί τις υπηρεσίες σε ανταγωνιστικά επίπεδα. Τυχόν περαιτέρω όξυνση των συνθηκών ανταγωνισμού στις αγορές που δραστηριοποιείται ο Όμιλος ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες στην επιχειρηματική δραστηριότητα, τις ταμειακές ροές και στη χρηματοοικονομική του θέση.

- Πιστωτικός Κίνδυνος

Στις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες, ο πιστωτικός κίνδυνος αντισυμβαλλόμενου είναι αυξημένος. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει συγκέντρωση απαιτήσεων από την Κοινοπραξία, ουσιαστικά πρόκειται για απαιτήσεις από πλήθος πελατών (πρακτορεία, αυτοκινητιστικές και τα λοιπά) που διακανονίζονται και εκκαθαρίζονται μέσω της Κοινοπραξίας (ως ειδικό σχήμα διαχείρισης) και κατά συνέπεια ο κίνδυνος συγκέντρωσης είναι περιορισμένος.

- Συναλλαγματικός Κίνδυνος

Τόσο η εταιρεία όσο και ο Όμιλος δεν εκτίθενται σε ιδιαίτερο συναλλαγματικό κίνδυνο καθώς οι περισσότερες συναλλαγές με πελάτες και προμηθευτές εκτός Ελλάδος διενεργούνται με βάση το ευρώ.

#### **4.2.2 Οι κυριότεροι κίνδυνοι και οι αβεβαιότητες της εταιρείας MINOANLINES.**

Η Εταιρεία και ο Όμιλος εκτίθενται κυρίως στους παρακάτω χρηματοοικονομικούς κινδύνους οι οποίοι ενδεχομένως να επηρεαστούν από το μακροοικονομικό και χρηματοοικονομικό περιβάλλον όπως αναλύεται παρακάτω. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τη συνολική ευθύνη για τη δημιουργία και την εποπτεία του πλαισίου διαχείρισης κινδύνου της Εταιρείας και του Ομίλου και βάσει εγκεκριμένων πολιτικών του, έχει αναθέσει στον Οικονομικό τομέα την παρακολούθηση των χρηματοοικονομικών κινδύνων. Οι πολιτικές διαχείρισης κινδύνου της Εταιρείας και του Ομίλου εφαρμόζονται προκειμένου να αναγνωρίζονται και να αναλύονται οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει η Εταιρεία και ο Όμιλος, να τίθενται όρια ανάληψης κινδύνου και να αντισταθμίζονται οι κίνδυνοι, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Οι πολιτικές διαχείρισης κινδύνου, εξετάζονται περιοδικά ώστε να ενσωματώνουν τις αλλαγές που παρατηρούνται στις συνθήκες της αγοράς και στις δραστηριότητες της Εταιρείας και του Ομίλου.

#### Μακροοικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα – Έλεγχοι κεφαλαίων.

Το μακροοικονομικό και χρηματοοικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα έχει γίνει ιδιαίτερα ευμετάβλητο έπειτα και από τους κεφαλαιακούς ελέγχους που επιβλήθηκαν από τον Ιούνιο του 2015 οι οποίοι περιλαμβάνουν περιορισμούς που επηρεάζουν τόσο τις εγχώριες συναλλαγές όσο και το σύνολο των συναλλαγών της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού. Οι παραπάνω εξελίξεις, παρά τη χαλάρωση του νομοθετικού πλαισίου των κεφαλαιακών ελέγχων, εξακολουθούν να ισχύουν και να επιδρούν στην οικονομία της χώρας. Το 2017, σημειώθηκε βελτίωση στην κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας γεγονός που συνέβαλε θετικά τόσο στην ανάπτυξη της απασχόλησης όσο και στην ιδιωτική κατανάλωση. Επιπλέον, παρατηρήθηκε αύξηση του επιπέδου αξιοπιστίας και εμπιστοσύνης της χώρας μας γεγονός που συνέβαλε σημαντικά στην αποκλιμάκωση των αποδόσεων των Ελληνικών ομολόγων. Βεβαίως,

εξακολουθούν να υπάρχουν τα προβλήματα του τραπεζικού συστήματος με κυριότερο απ' όλα τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια καθώς και το θέμα της χρηματοδότησης της χώρας μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος τον Αύγουστο του 2018 γεγονός που επηρεάζει αρνητικά την προοπτική της. Εντός του ανωτέρω πολιτικοοικονομικού πλαισίου, όλες οι δραστηριότητες του Ομίλου συνεχίζονται κανονικά, ενώ αναλαμβάνονται από τη Διοίκηση όλες οι απαραίτητες ενέργειες για την θωράκιση του Ομίλου. Η Διοίκηση έχει αξιολογήσει ότι δεν απαιτούνται πρόσθετες προβλέψεις απομείωσης των χρηματοοικονομικών και μη χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων του Ομίλου κατά την 31/12/2017, πέραν αυτών που διενήργησε και αναφέρονται στις οικονομικές καταστάσεις της χρήσης.

#### Τιμές καυσίμων

Το κόστος καυσίμων, λόγω της φύσης των υπηρεσιών που προσφέρει η Εταιρεία, είναι το σημαντικότερο λειτουργικό κόστος και αποτελεί τον βασικότερο κίνδυνο έκθεσης της Εταιρείας. Λόγω της υψηλής μεταβλητότητας των διεθνών τιμών πετρελαίου η Εταιρεία επεξεργάζεται συνεχώς διάφορα προϊόντα αντιστάθμισης του κινδύνου από την άνοδο της τιμής των καυσίμων, έτσι ώστε μόλις οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέψουν, να προχωρήσει στη χρήση τους. Επιπρόσθετα, έχοντας ήδη προβεί σε μια σειρά ενεργειών η Εταιρεία έχει περιορίσει σημαντικά τις καταναλώσεις καυσίμων. Επιπρόσθετα, η Εταιρεία από 1/1/2017 παρουσιάζει μικρότερη εξάρτηση από τις τιμές των καυσίμων μετά την απόφαση της Διοίκησης να μην ανανεώσει τις συμβάσεις ναύλωσης των πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia με τα οποία δραστηριοποιούνταν στην αγορά της βόρειας Αδριατικής. Σημειώνεται, ότι το 2017 υπήρξε σημαντική αύξηση των διεθνών τιμών πετρελαίου γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους καυσίμων ανά μετρικό τόνο.

## Επιτόκια

Το σύνολο των μακροπρόθεσμων δανείων της Εταιρείας έχει συμφωνηθεί να εκτοκίζεται με κυμαινόμενο επιτόκιο Euribor πλέον περιθωρίου. Συνεπώς, η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε κίνδυνο επιτοκίου αφού σε περίπτωση ανόδου του Euribor θα επιβαρυνθεί με επιπλέον χρεωστικούς τόκους. Κατά τη χρήση 2017, η διατήρηση των επιτοκίων δανεισμού σε ιδιαίτερος χαμηλά επίπεδα, συμβάλλει θετικά στον σημαντικό περιορισμό του κόστους δανεισμού της Εταιρείας. Η έκθεση στον κίνδυνο επιτοκίων των δανειακών υποχρεώσεων παρακολουθείται συνεχώς και η Εταιρεία προκειμένου να τον αντιμετωπίσει, ελέγχει την επίδρασή του στην λειτουργία της και προχωρά, όταν οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέπουν, σε χρήση χρηματοοικονομικών μέσων (παραγώγων), ώστε να διαχειριστεί αποτελεσματικά τον συγκεκριμένο κίνδυνο και να βελτιστοποιήσει παράλληλα την χρηματοοικονομική της απόδοση. Μία μεταβολή κατά 0,50% των επιτοκίων κατά την ημερομηνία του ισολογισμού θα επηρέαζε ανάλογα θετικά ή αρνητικά τα αποτελέσματα της Εταιρείας, κατά τα ποσά που παρουσιάζονται παρακάτω. Η ανάλυση έγινε κατά τον ίδιο τρόπο με αυτή του 2016.

Ο παρακάτω πίνακας δεν περιλαμβάνει τη θετική επίπτωση των εισπραχθέντων τόκων από τις καταθέσεις.

	<b>Αποτελέσματα</b>	
	<b><u>0,5%</u></b>	<b><u>0,5%</u></b>
	<b><u>αύξηση</u></b>	<b><u>μείωση</u></b>
<b><u>31/12/2017</u></b>		
Δανειακές υποχρεώσεις	-696	696
<b>Ευαισθησία ταμειακών ροών</b>	<b>-696</b>	<b>696</b>
<b><u>31/12/2016</u></b>		
Δανειακές υποχρεώσεις	-766	766
<b>Ευαισθησία ταμειακών ροών</b>	<b>-766</b>	<b>766</b>

Εικόνα 4.2.2.1 Μεταβολή επιτοκίων

## Ρευστότητα

Ο κίνδυνος ρευστότητας συνίσταται στην αδυναμία της Εταιρείας και του Ομίλου να εκπληρώσουν τις χρηματοοικονομικές τους υποχρεώσεις όταν αυτές λήγουν. Η

προσέγγιση που υιοθετεί η Εταιρεία και ο Όμιλος για τη διαχείριση της ρευστότητας είναι να διασφαλιστεί, η απαραίτητη ρευστότητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της. Ως εκ τούτου, έχει εξασφαλίσει κατάλληλο συνδυασμό ρευστών διαθεσίμων και εγκεκριμένων τραπεζικών πιστώσεων. Κατά την 31/12/2017 τα ταμειακά διαθέσιμα του Ομίλου ανέρχονταν σε € 33.839 έναντι € 29.379 της 31/12/2016 ενώ διατηρεί πιστωτικές γραμμές με συνεργαζόμενες τράπεζες, συνολικού ορίου χορήγησης € 7.000 κατά την 31/12/2017 και κατά την 31/12/2016, το οποίο στο σύνολο του δεν είχε χρησιμοποιηθεί. Οι παραπάνω πιστωτικές γραμμές, επιβαρύνονται με κυμαινόμενα επιτόκια, πλέον του περιθωρίου κέρδους των τραπεζών και οι εκάστοτε εκταμιεύσεις καλύπτονται με μεταχρονολογημένες επιταγές καθώς και με προσημείωση που έχει εγγραφεί επί δύο ακινήτων της Εταιρείας. Λαμβάνοντας υπόψη το υπόλοιπο των τραπεζικών πιστώσεων που υπάρχουν στην διάθεση του Ομίλου καθώς και το ύψος των ταμειακών διαθεσίμων του η Διοίκηση θεωρεί ότι δεν συντρέχει λόγος ύπαρξης του συγκεκριμένου κινδύνου στο προβλεπτό μέλλον.

#### Συναλλαγματικός Κίνδυνος

Μετά την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού κοινού νομίσματος από την Ελλάδα, η Εταιρεία εξάλειψε σε μεγάλο βαθμό το συναλλαγματικό της κίνδυνο, δεδομένου ότι το σύνολο σχεδόν των συναλλαγών της διενεργείται με βάση το ευρώ. Επιπρόσθετα η Εταιρεία δεν υπόκειται σε συναλλαγματικό κίνδυνο όσον αφορά τις δανειακές της υποχρεώσεις, δεδομένου ότι όλα τα δάνεια είναι σε ευρώ. Έμμεσα η Εταιρεία υφίσταται συναλλαγματικό κίνδυνο από την προμήθεια των καυσίμων.

#### Συνθήκες Αγοράς

Οι γραμμές στις οποίες η Εταιρεία δραστηριοποιείται, με πλοία τα οποία διαχειρίζεται ή πρακτορεύει, είναι πλήρως απελευθερωμένες, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών σε αυτές τις αγορές να είναι έντονος. Η προσπάθεια για διατήρηση και διεύρυνση των μεριδίων κάθε εταιρείας στις αγορές αυτές, ενδέχεται να δημιουργήσει συνθήκες εντονότερου ανταγωνισμού με αντίκτυπο

στα οικονομικά τους αποτελέσματα. Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρεία, σε συνεργασία με τις συνδεδεμένες εταιρείες τα πλοία των οποίων πρακτορεύει, προσπαθεί να βελτιστοποιεί την κατανομή των πλοίων ανά γραμμή, να αξιολογεί την κερδοφορία των υφιστάμενων (αλλά και πιθανών νέων) γραμμών και να τιμολογεί τις υπηρεσίες της σε ανταγωνιστικά επίπεδα. Η τυχόν περαιτέρω εντατικοποίηση των συνθηκών ανταγωνισμού στις αγορές που δραστηριοποιείται η Εταιρεία ενδέχεται να επιφέρει δυσμενείς επιδράσεις στα λειτουργικά της αποτελέσματα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική της κατάσταση. Η Εταιρεία, σε συνεργασία με τις συνδεδεμένες εταιρείες τα πλοία των οποίων πρακτορεύει, παρακολουθεί τις κινήσεις των ανταγωνιστών και ενεργεί ανάλογα προκειμένου να επιτύχει το βέλτιστο για αυτήν οικονομικό αποτέλεσμα και να διασφαλίσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το εταιρικό της συμφέρον.

#### Πιστωτικός κίνδυνος

Τα έσοδα της Εταιρείας προέρχονται από κατηγορίες υπηρεσιών όπως μεταφορά επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων, πωλήσεων επί των πλοίων σε εστιατόρια, μπαρ & καταστήματα επί των πλοίων, μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων, πρακτορεύσεις πλοίων συνδεδεμένων εταιρειών και ναυλώσεις πλοίων. Ως εκ τούτου, η πελατειακή βάση της Εταιρείας έχει υψηλό εύρος και αναλύεται ως εξής:

#### Α) Στους έχοντες επαγγελματική συνεργασία όπως:

- Τουριστικοί Πράκτορες
- Κεντρικοί Πράκτορες
- Μεταφορικές Εταιρείες (Cargo Companies)
- Αυτοκινητιστές (Cargo Owners)
- Εταιρείες Ενοικιάσεως Επιβατηγών Ι.Χ.

- Ναυτιλιακές Εταιρείες

#### B) Στους μεμονωμένους ταξιδιώτες – επιβάτες.

- Γίνεται διαρκής προσπάθεια για την προσέλκυση περισσότερων δυνητικών πελατών (σε όλες τις παραπάνω κατηγορίες) για την ενίσχυση των πωλήσεων και διεύρυνση της πελατειακής βάσης. Ο πιστωτικός κίνδυνος αφορά περιπτώσεις αθέτησης υποχρεώσεων των αντισυμβαλλόμενων όσον αφορά στην εκπλήρωση των συναλλακτικών υποχρεώσεων. Με βάση την πιστωτική πολιτική που έχει θεσπίσει η Εταιρεία, κάθε νέος πελάτης εξετάζεται για την πιστοληπτική του ικανότητα πριν του προταθούν οι συνήθεις όροι πληρωμών. Η Εταιρεία παρακολουθεί τα υπόλοιπα των πελατών της και εξετάζει την περίπτωση σχηματισμού προβλέψεων. Συνεπώς, τυχόν αδυναμία πελατών να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους, ενδεχομένως να επηρεάσει τα αποτελέσματα της Εταιρείας μέσω της δημιουργίας αντίστοιχων προβλέψεων.

#### Προμηθευτές – Εφοδιαστική αλυσίδα

Η Εταιρεία έχει αναπτύξει μια αλυσίδα εφοδιασμού προκειμένου να εξυπηρετήσει τόσο τις ανάγκες για την ομαλή λειτουργία της (προμήθειες καυσίμων, ανταλλακτικών κ.α.) όσο και τις ανάγκες για την εξυπηρέτηση των επιβατών της (εμπορεύματα καταστημάτων, εστιατορίων & μπαρ). Μέχρι και σήμερα δεν έχει παρατηρηθεί κάποια ιδιαίτερη δυσκολία ή καθυστέρηση στην προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών. Οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων που επιβλήθησαν στην Ελλάδα τον Ιούνιο του 2015 δεν έχουν δημιουργήσει αξιοσημείωτες καθυστερήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της Εταιρείας. Επιπρόσθετα, οι μακροχρόνιες συνεργασίες που έχει η Εταιρεία μας καθώς και η σχέση εμπιστοσύνης που έχει αναπτύξει με τους προμηθευτές τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού βοηθά στην επίλυση των τυχόν μικρών προβλημάτων στη λήψη αγαθών & υπηρεσιών.

### Εναρμόνιση με νέο κανονισμό

Με βάση τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO τα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν δικαίωμα να εφοδιάζονται καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο 3,5% και 1,5% μέχρι 31/12/2019. Περαιτέρω, ο εν λόγω οργανισμός όρισε ως ημερομηνία υποχρεωτικής εφαρμογής για τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% την 1η Ιανουαρίου 2020 για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Η εν λόγω αλλαγή ενδέχεται να απαιτήσει την προσαρμογή των υφιστάμενων πλοίων του στόλου της Εταιρείας στις νέες προδιαγραφές που θεσπίστηκαν. Οι τυχόν επενδύσεις που μπορεί να απαιτηθούν στην περίπτωση που η Εταιρεία αποφασίσει να μην προμηθευτεί καύσιμο με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο αλλά εναλλακτικά να τοποθετήσει ειδικά φίλτρα καυσαερίων (scrubbers) στα πλοία του στόλου της δεν αναμένεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση της Εταιρείας.

### Περιβαλλοντικός Κίνδυνος

Η Εταιρεία δίνει μεγάλη βαρύτητα σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Τα πλοία του στόλου εφαρμόζουν το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM) IMO, ενώ περαιτέρω εφαρμόζει κώδικες ασφαλείας που είναι υποχρεωμένοι λόγω της πιστοποίησης ISO 14001:2004, τηρώντας αυστηρά το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο. Η Εταιρεία έχοντας πλήρη επίγνωση και ευαισθησία στα περιβαλλοντικά θέματα εφαρμόζει απαρέγκλιτα τους σχετικούς κανόνες ασφαλείας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

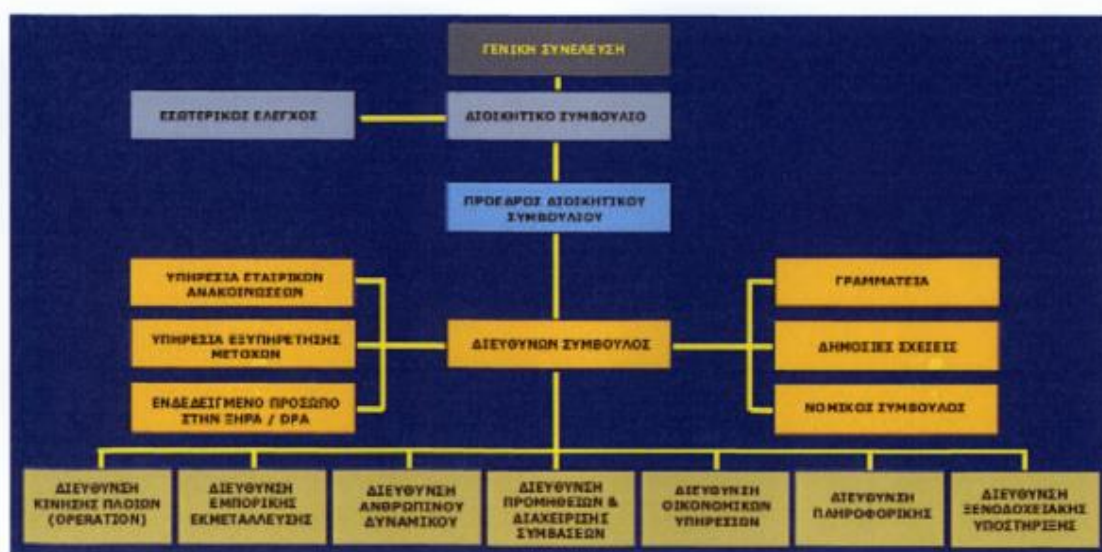
### ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

#### 5.1 ANEKLINES

##### 5.1.1 Οργανωτική Δομή

Σύμφωνα με το Οργανόγραμμα της ANEKLINES, το ανώτερο τμήμα της εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση, ακολουθεί το Διοικητικό Συμβούλιο ενώ αμέσως μετά βρίσκεται η Επιτροπή Ελέγχου και η Επιτροπή Αμοιβών και Παροχών, έπειτα η Υ.Ε.Ε. Ύστερα από τους παραπάνω κατατάσσονται ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος με τις αντίστοιχες υποκατηγορίες τμημάτων τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικότερα παρακάτω:

Πίνακας 5.1.1 Οργανόγραμμα εταιρείας ANEKLINES



Το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEKLINES αποτελείται από 10 μέλη.

Γεώργιος Κατσανεβάκης	Πρόεδρος – Εκτελεστικό Μέλος
Σπυρίδων Πρωτοπαπαδάκης	Αντιπρόεδρος – Εκτελεστικό Μέλος
Ιωάννης Βαρδινογιάννης	Διευθύνων Σύμβουλος – Εκτελεστικό Μέλος
Γεώργιος Αρχοντάκης	Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος – Εκτελεστικό Μέλος
Εμμανουήλ Αποστολάκης*	Μη Εκτελεστικό Μέλος
Κωνσταντίνος Αχλιόπτας	Μη Εκτελεστικό Μέλος
Μιχαήλ Γεωρβασάκης	Μη Εκτελεστικό Μέλος
Ιωάννης Ιωαννίδης	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος
Μιχαήλ Μαρακάκης	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος
Αλέξανδρος Μαρκαντωνάκης	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος
Ιωάννης Σταυρόπουλος*	Μη Εκτελεστικό Μέλος

Εικόνα 5.1.1 Διοικητικό Συμβούλιο της ANEKLINES

### 5.1.2 Μετοχική Σύνθεση

Η ANEKLINES όπως προαναφέρθηκε η πρώτη Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία λαϊκής βάσης, δημιουργήθηκε το 1967 όταν κάποιοι οραματιστές Κρητικοί αποφάσισαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους για να εξασφαλίσουν σύγχρονα πλοία για τις μετακινήσεις τους.

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας διαιρείται σε 188.654.016 μετοχές. Διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Χ.Α) και αναλύονται σε Κοινές Ονομαστικές μετοχές, Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1990 και Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1996 ως εξής:

**Πίνακας:5.1.2.1 Μετοχικό κεφάλαιο σε Μετοχές ANEKLINES**

Κοινές Ονομαστικές Μετοχές	185.373.016
Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1990	312.163
Προνομιούχες Ονομαστικές Μετοχές Εκδόσεως 1996	2.969.713

## 5.2 MINOAN LINES

### 5.2.1 Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αποτελείται από εννέα μέλη. Σήμερα απαρτίζεται από δυο εκτελεστικά μέλη, πέντε μη εκτελεστικά μέλη και δυο μη εκτελεστικά ανεξάρτητα μέλη. Τα εκτελεστικά μέλη απασχολούνται στην Εταιρεία ή παρέχουν υπηρεσίες σε αυτήν ασκώντας διαχειριστικά καθήκοντα. Τα μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν ασκούν διαχειριστικά καθήκοντα στην εταιρεία. Επιπρόσθετα τρία από τα μέλη της Επιτροπής Ελέγχου πληρούν προϋποθέσεις και ανεξάρτητα κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 3016/2002 και δεν έχουν σχέση εξάρτησης με την εταιρεία ή με συνδεδεμένα με αυτή πρόσωπα, όπως επιτάσσει το αρθ. 44 παρ. 1 του ν. 4449/2017.

**Πίνακας:5.2.1.1 Διοικητικό συμβούλιο MINOAN LINES**

Όνοματεπώνυμο	Ιδιότητα	Έναρξη Θητείας	Λήξη Θητείας
1. Emanuele Grimaldi	Πρόεδρος, Εκτελεστικό μέλος	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
2. Μιχαήλ Χατζάκης	Αντιπρόεδρος, Μη εκτελεστικό μέλος & μέλος της Επιτροπής Ελέγχου	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
3. Αντώνιος Μανιαδάκης	Διευθύνων Σύμβουλος, Εκτελεστικό μέλος	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
4. Gianluca Grimaldi	Μη εκτελεστικό μέλος	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
5. Paul Kyrianiou	Μη εκτελεστικό μέλος & μέλος της Επιτροπής Ελέγχου	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
6. Diego Pacella	Μη εκτελεστικό μέλος & μέλος της Επιτροπής Ελέγχου	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
7. Mario Fuduli	Μη εκτελεστικό μέλος	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
8. Κωνσταντίνος Μαμαλάκης	Μη εκτελεστικό-ανεξάρτητο μέλος & μέλος της Επιτροπής Ελέγχου	22/6/2017	Γ.Σ. 2021
9. Γεώργιος Παπαγεωργίου	Μη εκτελεστικό-ανεξάρτητο μέλος & μέλος της Επιτροπής Ελέγχου	22/6/2017	Γ.Σ. 2021

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

#### 6.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το μέτρο ρευστότητας αλλά και το περιθώριο ασφάλειας που έχει ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί σε καθημερινή βάση στις πληρωμές των υποχρεώσεων και ο δείκτης αυτός υπολογίζεται από τον εξής τύπο:

**Γενικής Ρευστότητας: Κυκλοφορούν ενεργητικό  
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

##### 6.1.1 ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ:

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την δυνατότητα που έχει η επιχείρηση για να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τις ρευστοποιώντας τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία αφού αρχικά έχει αφαιρέσει τα αποθέματα και μπορεί να υπολογιστεί από τον εξής τύπο:

**Άμεσης Ρευστότητας Α' : Κυκλοφορούν ενεργητικό – Αποθέματα  
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

##### 6.1.2 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Ο δείκτης αυτός δείχνει στην επιχείρηση το βαθμό της οικονομικής αυτότητας, της οικονομικής μονάδας. Ο δείκτης ουσιαστικά παρουσιάζει την χρηματοοικονομική διάρθρωση της Εταιρείας και την σχέση ανάμεσα στα Ίδια κεφάλαια με τις

Βραχυπρόθεσμες και Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. Η άριστη σχέση είναι δυνατό να διαφέρει ανα μονάδα, επειδή ανήκουν σε διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας, και επειδή διαφέρουν ως προς το μέγεθος αλλά και την περιουσιακή τους διάρθρωση.

**Σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια: Σύνολο ιδίων κεφαλαίων  
Σύνολο υποχρεώσεων**

## 6.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

Ο αριθμοδείκτης Μόχλευσης είναι ο λόγος του καθαρού δανεισμού ο οποίος προκύπτει από το σύνολο του τραπεζικού δανεισμού (Μακροπρόθεσμος & Βραχυπρόθεσμος) και την αφαίρεση των ταμειακών διαθεσίμων & ισοδύναμων προς τα Συνολικά Απασχολούμενα Κεφάλαια τα οποία προκύπτουν από το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων και τον καθαρό δανεισμό. Ο εν λόγω δείκτης παρουσιάζει τη χρηματοοικονομική διάρθρωση της Εταιρείας, αξιολογεί την δυνατότητα της να δανειστεί περαιτέρω κεφάλαια και υπολογίζεται με τον εξής τύπο:

**Δείκτης Μόχλευσης: Καθαρός Δανεισμός  
Σύνολο Απασχολούμενων Κεφαλαίων**

**Πίνακας:6.1.Σύγκριση Αριθμοδεικτών ANEK&MINOANLINES**

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	ANEK LINES			MINOAN LINES		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Γενική ρευστότητα	0,90	0,20	0,19	1,74	1,31	1,07
Άμεση ρευστότητα	0,85	0,19	0,18	1,66	1,25	1,03
Σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια	0,01	-0,02	-0,03	1,83	1,4	1,05
Συντελεστής μόχλευσης	0,98	1,02	1,03	0,27	0,31	0,4

Η MINOANLINES παρουσιάζει ιδιαίτερα ικανοποιητικούς δείκτες γενικής και άμεσης ρευστότητας με συνέπεια να μπορεί η επιχείρηση να ανταποκριθεί ομαλά στις βραχυπρόθεσμες ή τρέχουσες υποχρεώσεις της, όταν αυτές γίνονται απαιτητές. Μάλιστα την τριετία 2015- 2017 οι αριθμοδείκτες ρευστότητας εμφανίζουν σημαντική βελτίωση. Περαιτέρω, η MINOANLINES παρουσιάζει ισχυρή και συνεχώς βελτιούμενη διάρθρωση κεφαλαίων όπως φαίνεται και από τις ιδιαίτερα υψηλές τιμές του δείκτη ιδίων προς ξένα κεφάλαια. Επίσης ο συντελεστής μόχλευσης της εταιρείας παραμένει σε χαμηλά επίπεδα την τριετία 2015-2017 και μάλιστα μειώνεται με συνέπεια να διευρύνονται τα περιθώρια εύρεσης εξωτερικών πηγών χρηματοδότησης.

Όσον αφορά την ANEKLINES, οι δείκτες γενικής και άμεσης ρευστότητας βελτιώθηκαν σημαντικά το 2017 σε σχέση με τα 2 προηγούμενα χρόνια που ήταν ιδιαίτερα χαμηλοί. Η βελτίωση αυτή απαιτείται να συνεχιστεί ώστε να αυξηθεί η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες ή τρέχουσες υποχρεώσεις της. Περαιτέρω ο δείκτης ιδίων προς ξένα κεφάλαια παρουσιάζει αρνητικές τιμές λόγω αρνητικών ιδίων κεφαλαίων τη διετία 2015-2016. Το 2017 ίδια κεφάλαια επέστρεψαν σε θετικό πρόσημο, τα οποία όμως πρέπει να ενισχυθούν για να βελτιωθεί και η διάρθρωση των κεφαλαίων της εταιρείας. Πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων οι μετοχές της ANEKLINES ήταν στην κατηγορία επιτήρησης του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Ο δείκτης μόχλευσης βελτιώθηκε το 2017, όμως παραμένει σε υψηλά επίπεδα και χρειάζεται να γίνει προσπάθεια βελτίωσης του ώστε να αυξηθούν οι δυνατότητες εξωτερικής χρηματοδότησης της εταιρείας.

Στο επόμενο κεφάλαιο έχει γίνει πιο εκτενέστερη ανάλυση των οικονομικών στοιχείων της κάθε μια εταιρείας ξεχωριστά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### Ανάλυση Οικονομικών Στοιχείων

#### 7.1 ANEKLINES

##### 7.1.1 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2015

- ✓ Σημαντική αύξηση λειτουργικών αποτελεσμάτων: EBITDA Ομίλου € 29,6 εκατ.(αύξηση € 19,5 εκατ.)
- ✓ Κερδοφορία για τη χρήση 2015: Καθαρά κέρδη Ομίλου μετά από φόρους € 0,6 εκατ. (αύξηση € 18,4 εκατ.)

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK) ανακοινώνει τα αποτελέσματα της χρήσης από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2015 βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ):

Το 2015 ο Όμιλος της ANEK δραστηριοποιήθηκε με ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Εκτελώντας 14% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο Όμιλος της ANEK το 2015, σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 1,0 εκατομμύριο επιβάτες έναντι 1,4 εκατ. το 2014, 176 χιλιάδες Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 227 χιλ. το προηγούμενο έτος και 137 χιλ. φορτηγά έναντι 151 χιλ. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του Ομίλου εκτέλεσαν συνδυασμένα δρομολόγια μέσω κοινοπραξίας με πλοία της «ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ», ενώ στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα συνεχίστηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Τέλος, στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου, ένα πλοίο της Εταιρείας ναυλώθηκε τη θερινή περίοδο σε εταιρεία του εξωτερικού, ενώ πραγματοποιήθηκαν και έκτακτες ναυλώσεις στο εσωτερικό.

Η συνεχής προσπάθεια για περιορισμό του λειτουργικού κόστους και για αποτελεσματικότερη διαχείριση του στόλου του Ομίλου οδήγησε σε σταδιακή

βελτίωση των αποτελεσμάτων κατά τις προηγούμενες χρήσεις, ενώ το 2015 χαρακτηρίστηκε από την επιστροφή του Ομίλου στην κερδοφορία για πρώτη φορά μετά το 2007. Στη βελτίωση των αποτελεσμάτων της χρήσης 2015 συνέβαλλε σημαντικά η υποχώρηση των τιμών των καυσίμων.

Τα βασικά οικονομικά μεγέθη της χρήσης 2015 διαμορφώθηκαν ως εξής:

### **Κύκλος Εργασιών**

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου το 2015 ανήλθε σε € 159,8 εκατ. έναντι € 169,5 εκατ. τη χρήση 2014. Τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εσωτερικού διαμορφώθηκαν σε € 65,7 εκατ. έναντι € 79,6 εκατ. την προηγούμενη χρήση και από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξωτερικού ανήλθαν σε € 85,8 εκατ. έναντι € 81,8 εκατ., ενώ τα έσοδα από λοιπές δραστηριότητες ανήλθαν σε € 8,3 εκατ. το 2015 έναντι € 8,0 εκατ. Το 2014.

### **Μικτά Κέρδη**

Μεγάλη βελτίωση παρουσίασαν τα ενοποιημένα μικτά κέρδη για τη χρήση 2015 τα οποία ανήλθαν σε € 42,6 εκατ. έναντι € 25,6 εκατ. το 2014. Το κόστος πωληθέντων διαμορφώθηκε σε € 117,2 εκατ. έναντι € 143,9 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Στη μείωση του λειτουργικού κόστους της χρήσης 2015 συνέβαλε σημαντικά η πτώση των τιμών των καυσίμων.

### **EBITDA**

Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού € 29,6 εκατ. έναντι € 10,1 εκατ. το 2014. Η αξιοσημείωτη βελτίωση του EBITDA το 2015 οφείλεται, κυρίως, στην αύξηση των μικτών κερδών προ αποσβέσεων κατά € 17,4 εκατ. και στη μείωση των εξόδων διοίκησης και διάθεσης προ αποσβέσεων κατά € 2,3 εκατ. σε σχέση με το 2014.



## **Καθαρά Αποτελέσματα**

Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας της χρήσης 2015 διαμορφώθηκαν σε κέρδη € 0,6 εκατ. έναντι ζημιών € 17,8 εκατ. το 2014. Η Διοίκηση του Ομίλου, κατά την τελευταία δύσκολη επταετία για τον κλάδο της ακτοπλοΐας, κατάφερε με συγκεκριμένες ενέργειες, όπως η συμμετοχή σε κοινοπραξία, η αποδοτικότερη διαχείριση πλοίων και δρομολογίων, οι έκτακτες ναυλώσεις, οι πωλήσεις πλοίων κ.λπ., να αντισταθμίσει σε μεγάλο βαθμό τις συνέπειες του γενικότερου αρνητικού οικονομικού περιβάλλοντος, της μείωσης στην επιβατική και εμπορευματική κίνηση, του υψηλού κόστους καυσίμων και της έλλειψης ρευστότητας. Οι κινήσεις αυτές, σε συνδυασμό με τις χαμηλότερες τιμές των καυσίμων το 2015, οδήγησαν σε περαιτέρω περιορισμό του λειτουργικού κόστους, σε σημαντική βελτίωση των αποτελεσμάτων και σε ενίσχυση της ρευστότητας παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες που δημιούργησαν οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων από το β' εξάμηνο του 2015. Γενικότερα, η μείωση των τιμών των καυσίμων επηρέασε θετικά τα αποτελέσματα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας που φαίνεται να ανακάμπτει, ανατρέποντας την αρνητική πορεία των τελευταίων ετών. Η Διοίκηση του ομίλου προσπαθεί να επιτευχθεί συμφωνία με τις δανείστριες τράπεζες σχετικά με την αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής. Οι στρατηγικοί στόχοι επικεντρώνονται στη βελτίωση της κερδοφορίας και την ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του Ομίλου.

### **7.1.2 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2016**

- Διατήρηση κερδοφορίας για τη χρήση 2016: Καθαρά κέρδη Ομίλου μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας € 0,6 εκατ.
- EBITDA Ομίλου 2016: € 25,6 εκατ.

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK) ανακοινώνει τα αποτελέσματα της χρήσης από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2016 βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ):

Το 2016 ο Όμιλος της ANEK δραστηριοποιήθηκε με ιδιότητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές της Αδριατικής (Αγκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Εκτελώντας 9%λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο Όμιλος της ANEK το 2016, σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 1 εκατομμύριο επιβάτες, όπως και το 2015, 188 χιλιάδες Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 176 χιλ. το προηγούμενο έτος και 133 χιλ. φορτηγά έναντι 137 χιλ. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του Ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία της «ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ», ενώ στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα συνεχίστηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν ναυλώσεις πλοίων της Εταιρείας στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου.

Το 2016 ο Όμιλος της ANEK διατήρησε την κερδοφορία του σε επίπεδο καθαρών αποτελεσμάτων, πιστοποιώντας τη σημαντική ανάκαμψη που ξεκίνησε την προηγούμενη χρήση. Η αποδοτικότερη διαχείριση πλοίων και δρομολογίων, ο εξορθολογισμός του κόστους, οι έκτακτες ναυλώσεις και η διακύμανση των διεθνών τιμών πετρελαίου σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, ήταν οι παράγοντες που επέτρεψαν στον Όμιλο να αντισταθμίσει τις συνέπειες του γενικότερου αρνητικού οικονομικού περιβάλλοντος.

Τα βασικά οικονομικά μεγέθη της χρήσης 2016 διαμορφώθηκαν ως εξής:

### **Κύκλος Εργασιών**

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου το 2016 ανήλθε σε € 157,6 εκατ. έναντι € 159,8 εκατ. τη χρήση 2015. Τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εσωτερικού διαμορφώθηκαν σε € 60,6 εκατ. έναντι € 65,7 εκατ. την προηγούμενη χρήση και από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξωτερικού ανήλθαν σε € 87,8 εκατ. έναντι €

85,8 εκατ., ενώ τα έσοδα από λοιπές δραστηριότητες ανήλθαν σε € 9,2 εκατ. το 2016 έναντι € 8,3 εκατ. το 2015.

### **Μικτά Κέρδη**

Σταθεροποιητικά κινήθηκαν τα ενοποιημένα μικτά κέρδη για τη χρήση 2016 τα οποία ανήλθαν σε € 41,1 εκατ. έναντι € 42,6 εκατ. το 2015. Το κόστος πωληθέντων μειώθηκε ελαφρά και διαμορφώθηκε σε € 116,5 εκατ. έναντι € 117,2 εκατ. την προηγούμενη χρήση.

### **EBITDA**

Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού € 25,6 εκατ. έναντι € 29,6 εκατ. το 2015. Η μείωση του EBITDA το 2016 οφείλεται, κυρίως, στη μείωση των μικτών κερδών προ αποσβέσεων κατά € 3,3 εκατ.

### **Καθαρά Αποτελέσματα**

Τέλος, σε θετικό επίπεδο διαμορφώθηκαν κατά τη χρήση 2016 τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας, τα οποία ανήλθαν σε κέρδη € 0,6 εκατ., παραμένοντας σταθερά σε σχέση με το 2015.

Σημειώνεται ότι στα τέλη Μαρτίου 2017 ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία η αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής. Σύμφωνα με τους όρους των νέων συμβάσεων, η αποπληρωμή έχει συμφωνηθεί σταδιακά έως το 2023, η επιτοκιακή επιβάρυνση είναι σημαντικά χαμηλότερη, ενώ προβλέπεται και διαγραφή μέρους των κεφαλαιοποιημένων τόκων. Με την αναδιάρθρωση του τραπεζικού δανεισμού επιτυγχάνεται η διασφάλιση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας του Ομίλου, η αποκατάσταση του κεφαλαίου κίνησης και η ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Η επίδραση των ανωτέρω όρων των

δανειακών συμβάσεων θα αποτυπωθεί στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις του 2017.

Μετά τα θετικά οικονομικά αποτελέσματα των δύο τελευταίων χρήσεων, στρατηγικός στόχος της διοίκησης του Ομίλου για το 2017 -το οποίο αποτελεί έτος ορόσημο για την ANEK η οποία συμπληρώνει 50 χρόνια δυναμικής παρουσίας στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας- είναι η διασφάλιση και βελτίωση της κερδοφορίας.

### **7.1.3 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2017**

- Κύκλος εργασιών Ομίλου: € 164,7 εκατ. (αύξηση +5%)
- Επιστροφή ιδίων κεφαλαίων Ομίλου και Μητρικής σε θετικό πρόσημο
- 

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK) ανακοινώνει τα αποτελέσματα της χρήσης από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2017 βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ):

Το 2017 ο Όμιλος της ANEK δραστηριοποιήθηκε με ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές της Αδριατικής (Αγκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Εμφανίζοντας αύξηση σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου και εκτελώντας συνολικά 1,5% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, τα πλοία του Ομίλου το 2017 διακίνησαν συνολικά 1.040 χιλ. επιβάτες έναντι 974 χιλ. το 2016 (αύξηση +7%), 204 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 188 χιλ. (αύξηση +9%) και 139 χιλ. φορτηγά έναντι 133 χιλ. (αύξηση +4%). Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν ναυλώσεις πλοίων της Εταιρείας στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου.

Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων, το 2017 ο Όμιλος της ANEK διατήρησε για τρίτη συνεχή χρονιά την κερδοφορία του. Με την αναδιάρθρωση του τραπεζικού δανεισμού της Μητρικής που ολοκληρώθηκε εντός του 2017, επιτυγχάνεται η διασφάλιση της χρηματοοικονομικής

σταθερότητας του Ομίλου, η αποκατάσταση του κεφαλαίου κίνησης και η ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Ωστόσο, η αύξηση της μέσης τιμής των καυσίμων κατά 30% περίπου σε σχέση με το 2016, είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους και τη μείωση του EBITDA, παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών. Εντούτοις, τα θετικά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της χρήσης 2017, οδήγησαν στη βελτίωση των καθαρών αποτελεσμάτων και στην ενίσχυση της καθαρής θέσης του Ομίλου.

Τα βασικά οικονομικά μεγέθη της χρήσης 2017 διαμορφώθηκαν ως εξής:

### **Κύκλος Εργασιών**

Αύξηση παρουσίασε ο κύκλος εργασιών του Ομίλου ο οποίος το 2017 ανήλθε σε € 164,7 εκατ. έναντι € 157,6 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Αντίστοιχα, ο κύκλος εργασιών της Μητρικής ανήλθε σε € 149,3 εκατ. έναντι € 138,2 εκατ.

### **Μικτά Αποτελέσματα**

Τα ενοποιημένα μικτά κέρδη για το 2017 ανήλθαν σε € 31,4 εκατ. έναντι € 41,1 εκατ. το 2016, ενώ για την Εταιρεία διαμορφώθηκαν σε € 28,0 εκατ. έναντι € 35,1 εκατ. Το κόστος πωληθέντων του Ομίλου ανήλθε σε € 133,3 εκατ. από € 116,5 εκατ. και της Εταιρείας σε € 121,3 εκατ. από € 103,1 εκατ., κυρίως λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων.

### **EBITDA**

Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοοικονομικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) ποσού € 12,8 εκατ. έναντι € 25,6 εκατ., ενώ, αντίστοιχα, για τη Μητρική το EBITDA ανήλθε σε € 13,2 εκατ. το 2017 έναντι € 23,1 εκατ. το 2016.

## **Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα**

Με την αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής επιτεύχθηκε μείωση του χρηματοοικονομικού κόστους, ενώ διαγράφηκε μέρος των κεφαλαιοποιημένων τόκων. Ως εκ τούτου, τα καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου για το 2017 ανήλθαν σε έσοδα € 6,4 εκατ. έναντι εξόδων € 14,0 εκατ. το 2016.

## **Καθαρά αποτελέσματα**

Τέλος, τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας της χρήσης 2017 ανήλθαν σε € 9,8 εκατ. έναντι € 0,6 εκατ. το 2016, ενώ αντίστοιχα, τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους της Μητρικής διαμορφώθηκαν σε € 12,6 εκατ. έναντι € 0,8 εκατ. την προηγούμενη χρήση.

Σημειώνεται ότι τα ίδια κεφάλαια του Ομίλου και της Μητρικής στις 31.12.2017 επέστρεψαν σε θετικό πρόσημο και ότι δεν έχουν πλέον εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 48 του κ.ν. 2190/1920 για την Εταιρεία. Λόγω της ουσιαστικής βελτίωσης των χρηματοοικονομικών στοιχείων, η διοίκηση εκτιμά ότι έχουν αρθεί οι λόγοι της παραμονής των μετοχών της Εταιρείας στην κατηγορία επιτήρησης του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Μετά την αναδιάρθρωση των μακροπρόθεσμων δανείων της Μητρικής και τα θετικά οικονομικά αποτελέσματα των τριών τελευταίων χρήσεων, στρατηγικός στόχος της διοίκησης του Ομίλου για το 2018 είναι η διασφάλιση της κερδοφορίας και η περαιτέρω ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης.

## **7.2. MINOANLINES**

### **7.2.1 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2015**

Κατά το 2015 σημειώθηκαν σημαντικά γεγονότα σε κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό επίπεδο, με κυρίαρχα την προσφυγική κρίση, την επιβολή στα

τέλη Ιουνίου 2015 της τραπεζικής αργίας και των περιορισμών στη κίνηση κεφαλαίων (capitalcontrols), που βρίσκονται ακόμα σε ισχύ, καθώς επίσης την σημαντική πτώση που εμφάνισαν οι τιμές του πετρελαίου, τα οποία επηρέασαν σημαντικά την προσπάθεια επίτευξης οικονομικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα η Ελληνική Οικονομία να περιέλθει σε στασιμότητα, ενώ τουλάχιστον αποφεύχθηκαν εκτιμήσεις για ιδιαίτερα δυσμενή σενάρια εξέλιξης της Ελληνικής οικονομικής κρίσης. Η εφαρμογή από την Ελληνική κυβέρνηση του 3ου κατά σειρά χρηματοδοτικού προγράμματος που υπογράφηκε με τους πιστωτές τον Αύγουστο 2015, αναμένεται να επιταχύνει την υλοποίηση των μεταρρυθμίσεων και την διαρθρωτικών αλλαγών που είναι απαραίτητες για την ανάκαμψη της Ελληνικής Οικονομίας, ώστε το έτος 2016 να αποτελέσει απαρχή για την επίτευξη θετικών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας παρουσίασε θετική πορεία σε γενικές γραμμές, κυρίως λόγω της σημαντικής πτώσης κατά 30% περίπου των τιμών του πετρελαίου, ενώ η αναταραχή που δημιουργήθηκε στις αρχές της τουριστικής περιόδου με την επιβολή των capitalcontrols είχε ισχυρή αρνητική επίδραση στα έσοδα των ακτοπλοϊκών εταιρειών την περίοδο της υψηλής επιβατικής κίνησης. Παράλληλα, οι προσφυγικές ροές από τα τουρκικά παράλια είχαν θετικό αντίκτυπο στα έσοδα των ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο ανατολικό και βόρειο Αιγαίο. Η Εταιρεία τη χρήση 2015 αποκόμισε τα οφέλη από την πολιτική ελέγχου του κόστους, περιορισμού των δαπανών και εκμετάλλευσης των ενδοομιλικών συνεργειών που υιοθέτησε κατά τα τελευταία έτη με την ανάληψη συγκεκριμένων ενεργειών ως ακολούθως:

- Η ενεργητική διαχείριση του στόλου και ο επανασχεδιασμός των δρομολογίων με στόχο την αύξηση της πληρότητας με παράλληλη μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων.
- Η μακροχρόνια ναύλωση με συμφέροντες όρους δύο πλοίων του Ομίλου σε τρίτη ναυτιλιακή εταιρεία εκτός της Ελληνικής αγοράς.
- Η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων όπως της ναυτικής πρακτόρευσης πλοίων που διαχειρίζεται ο Όμιλος Grimaldi και προσεγγίζουν τους λιμένες Πειραιά και Ηγουμενίτσας.

- Η κεφαλαιακή ενίσχυση και χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση μέσω διαδοχικών αυξήσεων κεφαλαίου κατά τα έτη 2013–2014 συνολικού ύψους € 80 εκατ. περίπου.
- Η αυστηρή τήρηση των οικονομικών υποχρεώσεων προς εργαζομένους, προμηθευτές και συνεργάτες, καθώς και των δανειακών υποχρεώσεων προς πιστωτικά ιδρύματα που έχει ως αποτέλεσμα η Εταιρεία, να απολαμβάνει ευνοϊκούς όρους στις συναλλαγές της. Η εν λόγω πολιτική σε συνδυασμό με την αισθητή πτώση των τιμών των καυσίμων συνέβαλαν αποφασιστικά στην επίτευξη σημαντικής κερδοφορίας μετά φόρων € 17.696 τη χρήση 2015, έναντι οριακής κερδοφορίας € 79 τη χρήση 2014.

## 7.2.2 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2016

Τον Φεβρουάριο του 2016, η Εταιρεία αποφάσισε την ενίσχυση της συμμετοχής της στην εταιρεία Χελλένικ Σήγουεης Α.Ν.Ε. και προχώρησε στην απόκτηση μετοχών από ενδιαφερόμενους μετόχους. Έως και την 31/12/2016, η Εταιρεία είχε ολοκληρώσει συναλλαγές που αφορούν ποσοστό 15,02% του μετοχικού κεφαλαίου της Χελλένικ Σήγουεης Α.Ν.Ε., διαμορφώνοντας τη συνολική συμμετοχή της Εταιρείας στο μετοχικό της κεφάλαιο σε ποσοστό 48,37% περίπου. Στις 23 Μαΐου 2016, η Εταιρεία προχώρησε στην πώληση του πλοίου Ikarus Palace στην συνδεδεμένη εταιρεία «GrimaldiEuromedS.p.A.», στην οποία το εν λόγω πλοίο είχε ναυλωθεί από τον Ιούλιο του 2010. Το συνολικό καθαρό τίμημα της πώλησης του πλοίου ανήλθε σε € 55.000, ενώ το καθαρό κέρδος από την πώληση του, περιλαμβανομένου και του αναπόσβεστου μέρους της επιχορήγησης που εισέπραξε η Εταιρεία από το Νορβηγικό Κράτος για το πλοίο κατά την περίοδο της ναυπήγησής του, διαμορφώθηκε σε € 3.518 και περιλαμβάνεται στα οικονομικά αποτελέσματα του α' εξαμήνου 2016. Η Εταιρεία με σχετικά έγγραφα ενημερώθηκε από τις αρμόδιες φορολογικές αρχές ότι έχει επιλεγεί για μερικό έλεγχο επιτόπιο για τις χρήσεις 2006, 2008–2011. Οι έλεγχοι αυτοί



ολοκληρώθηκαν και έως την 31/12/2016 η Εταιρεία δεν έχει παραλάβει τα οριστικά φύλλα ελέγχου, τα οποία αναμένονται. Έναντι ενδεχομένων φορολογικών υποχρεώσεων των παρελθουσών χρήσεων 2006–2015 η Εταιρεία διενήργησε, κατά τη χρήση 2016, πρόβλεψη συνολικού ποσού € 1.031. Το έτος 2016, αποτέλεσε για την Εταιρεία μία περίοδο κατά την οποία συνεχίστηκε η βελτίωση των οικονομικών επιδόσεών της, έπειτα από την υλοποίηση μιας σειράς μέτρων κατά τα τελευταία έτη που έχουν σαν στόχο την προσαρμογή στο νέο οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη χώρα μας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Τα βασικά μεγέθη της ενοποιημένης Κατάστασης χρηματοοικονομικής θέσης καθώς και της Κατάστασης συνολικού εισοδήματος του Ομίλου διαμορφώθηκαν όπως παρακάτω:

**Πίνακας:7.2.2.1 Μεταβολές Βασικών μεγεθών MINOANLINES**

	2016	2015	Μεταβολή €
<b>Βασικά μεγέθη Κατάστασης χρηματοοικονομικής θέσης</b>			
Μη Κυκλοφορούν Ενεργητικό	402.692	438.472	-35.780
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	77.679	67.152	10.527
Ίδια Κεφάλαια	280.195	259.565	20.630
Υποχρεώσεις	200.176	246.059	-45.883
<b>Βασικά μεγέθη Κατάστασης συνολικού εισοδήματος</b>			
Κύκλος Εργασιών	160.248	172.432	-12.184
Κόστος Πωληθέντων	112.392	125.842	-13.450
Έξοδα Διοίκησης – Διάθεσης	26.144	22.213	3.931
Κέρδη χρήσης προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA)	37.842	36.049	1.793
Καθαρά Χρηματοοικονομικά και Επενδυτικά Αποτελέσματα [ έξοδα ]	1.959	2.305	-346
<b>Ενοποιημένα Κέρδη χρήσης μετά από φόρους</b>	<b>20.658</b>	<b>17.696</b>	<b>2.962</b>

### 7.2.3 Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2017

Την 1/1/2017, ολοκληρώθηκαν οι συμβάσεις ναύλωσης των πλοίων Cruise Euroρα και Cruise Olympia, τα οποία δραστηριοποιούνταν στη γραμμή της Αδριατικής (Πάτρα–Ηγουμενίτσα–Ανκόνα–Τεργέστη). Η απόφαση αυτή ελήφθη λόγω της σημαντικής μεταβολής των οικονομικών συνθηκών στην αγορά της Αδριατικής, όπως η μείωση του μεταφορικού έργου των επιβατών καθώς και η αύξηση του λειτουργικού κόστους συνέπεια των αυξήσεων στις τιμές των καυσίμων. Για τους ανωτέρω λόγους, η Εταιρεία επέλεξε να συνεχίσει τη δραστηριοποίησή της στην αγορά της Αδριατικής μέσω της ανάληψης, από την 01/01/2017, της Γενικής Πρακτόρευσης των πλοίων του

Ομίλου Grimaldi που εκτελούν τακτικά δρομολόγια στη γραμμή . Την 26/10/2017, υπεγράφη καταρχήν συμφωνία–πλαίσιο με την εταιρεία ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. Συμμετοχών προκειμένου η Εταιρεία να προχωρήσει στη διάθεση του συνόλου των μετοχών που κατέχει σήμερα στην εταιρεία Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. καθώς και στην αγορά δύο πλοίων. Αναλυτικότερα, η εν λόγω συμφωνία–πλαίσιο περιλαμβάνει τις ακόλουθες επιμέρους και αλληλεξαρτώμενες (enbloc) συναλλαγές και προϋποθέσεις, οι οποίες είναι:

- Πώληση από την Εταιρεία στην ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. Συμμετοχών των 37.667.504 μετοχών της εταιρείας Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. οι οποίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό 48,53% του καταβεβλημένου μετοχικού της κεφαλαίου της, έναντι τιμήματος € 78.500.
- Αγορά του πλοίου “SUPERFAST XII” από εταιρεία του Ομίλου Grimaldi, το οποίο ανήκει στην εταιρεία ΑΤΤΙCΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε., 100% θυγατρική της ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. Συμμετοχών, έναντι συνολικού τιμήματος € 74.500.
- Αγορά από την Εταιρεία του ταχύπλοου πλοίου “HIGHSPEED 7” από την εταιρεία Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. έναντι συνολικού τιμήματος € 25.000. Παράλληλα με την αγορά του εν λόγω πλοίου η Εταιρεία αποκτά το δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Ηράκλειο–Κυκλάδες με το πλοίο αυτό. Η υλοποίηση της συμφωνίας τελεί, μεταξύ άλλων, υπό την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού και τη λήψη των αναγκαίων εταιρικών και άλλων εγκρίσεων. Οι παραπάνω συναλλαγές θα ολοκληρωθούν εφόσον πραγματοποιηθεί η απόκτηση ελέγχου της εταιρείας Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. από την ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. Συμμετοχών, για την οποία η τελευταία έχει υποβάλει σχετική γνωστοποίηση.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημαντικότερα μεγέθη της Κατάστασης χρηματοοικονομικής θέσης και της Κατάστασης αποτελεσμάτων και λοιπών συνολικών εισοδημάτων της Εταιρείας:

**Πίνακας:7.2.3.1 Μεταβολή Βασικών μεγεθώνMINOANLINES**

	2017	2016	Μεταβολή €
<b>Βασικά μεγέθη Κατάστασης χρηματοοικονομικής θέσης</b>			
Μη Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	378.617	392.309	-13.692
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	49.958	76.649	-26.691
Ίδια Κεφάλαια	273.700	269.817	3.883
Υποχρεώσεις	154.875	199.141	-44.266
<b>Βασικά μεγέθη Κατάστασης αποτελεσμάτων και λοιπών συνολικών εισοδημάτων Συνεχιζόμενες δραστηριότητες</b>			
Κύκλος Εργασιών	69.103	52.035	17.068
Κόστος Πωληθέντων	49.768	38.227	11.541
Έξοδα Διοίκησης – Διάθεσης	17.400	15.156	2.244
<b>Κέρδη χρήσης προ Φόρων, Χρηματοδοτικών &amp; Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA)</b>	<b>9.942</b>	<b>9.050</b>	<b>892</b>
Χρηματοοικονομικά Έσοδα	167	139	28
Χρηματοοικονομικά Έξοδα	1.796	2.113	-317
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους από συνεχιζόμενες δραστηριότητες	3.926	1.392	2.534
(Ζημίες) / κέρδη χρήσης μετά από φόρους από διακοπείσες δραστηριότητες	-78	18.407	-18.485
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους	3.848	19.799	-15.951

**7.3.1 Πορεία Μετοχής τα τελευταία τρία έτη της εταιρείας MINOANLINES**

31/12/2015	2.00 ευρώ
31/12/2016	2.00 ευρώ
31/12/2017	2.40 ευρώ

Στις 31/12/2017 η χρηματιστηριακή αξία ανέρχεται στις 256.752.120 ευρώ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8**

### **ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T**

#### **8.1 Εισαγωγή**

Μετά από την πολύπλευρη διαχρονική και διαστρωματική ανάλυση που διενεργήθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια ο καταλληλότερος τρόπος για να γίνουν σαφέστερα τα συμπεράσματα είναι να δοθεί μια συνολική και συνοπτική εικόνα των προαναφερθέντων. Ένα χρήσιμο εργαλείο για την επίτευξη αυτών είναι η Ανάλυση S.W.O.T.

#### **8.2 Έννοια Ανάλυσης S.W.O.T**

Ο τύπος της συγκεκριμένης ανάλυσης χρησιμοποιείται ως συμπληρωματικό εργαλείο σε μια χρηματοοικονομική ανάλυση αφού σκοπός της είναι να τονίσει τις Δυνάμεις, τις Αδυναμίες, τις Ευκαιρίες και τις Απειλές που προέρχονται τόσο από το εσωτερικό όσο κι από το εξωτερικό περιβάλλον. Για να μιλήσουμε λίγο πιο συγκεκριμένα το πρώτο κομμάτι της ανάλυσης που ασχολείται με τα Δυνατά σημεία και τα Αδύναμα σημεία επηρεάζεται από τους παράγοντες που αφορούν το εσωτερικό της εταιρείας όπως το προσωπικό, η οικονομική κατάσταση και άλλα, ενώ το δεύτερο σκέλος που ασχολείται με τις Ευκαιρίες και τις Απειλές προσδιορίζεται από παράγοντες του εξωτερικού περιβάλλοντος όπως είναι το κράτος, οι ανταγωνιστές, η πολιτική Marketing και άλλα.

### 8.3 Ανάλυση S.W.O.T της εταιρεία ANEKLINES

#### 1. Strengths (Δυνατά Σημεία)

- Μακρόχρονη παρουσία στη Ναυτιλία που της δίνει κύρος έναντι των ανταγωνιστών της.
- Γνώση και εμπειρία του αντικειμένου.
- Υγιής οικονομική κατάσταση
- Σωστή οικονομική διαχείριση
- Η συνεργασία της με την BlueStarFerries ενισχύει την ήδη καλή φήμη της και το καλό BrandName της.

#### 2. Weaknesses (Αδύναμα Σημεία)

- Μη επαρκή Υιοθέτηση πρακτικών Marketing και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μη γοργή εξέλιξη της.
- Μερική σχετική έλλειψη εξειδίκευσης του προσωπικού της που είναι αρνητικό για την εξέλιξη των υπηρεσιών της απέναντι στους πελάτες.

#### 3. Opportunities (Ευκαιρίες)

- Ανάπτυξη νέων καναλιών διανομής.
- Τεχνολογική πρόοδος.
- Η ανάγκη για νέα προϊόντα και υπηρεσίες από τους καταναλωτές, με στόχο την εξέλιξη και την βελτίωση των ήδη υπάρχοντων.
- Νέες υποδομές.
- Συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες του χώρου με κύριο στόχο την εξέλιξη της.

#### 4. Threatens (Απειλές)

- Η οικονομική κατάσταση της χώρας που μειώνει την αγοραστική δύναμη και κατ' επέκταση τα έσοδα των εταιριών.
- Η αύξηση των τιμών των καυσίμων.

- Η διακύμανση των επιτοκίων.
- Η αύξηση του ανταγωνισμού.

#### **8.4. Ανάλυση S.W.O.T της εταιρίας MINOANLINES**

##### 1.Strength (Δυνατά Σημεία)

- Μακροχρόνια παρουσία στην Ναυτιλία.
- Εξελιγμένο στόλο.
- Καλή γνώση και εμπειρία του αντικειμένου.
- Καλή φήμη.

##### 2. Weaknesses (Αδύναμα Σημεία)

- Προβλήματα σε λειτουργίες.
- Ανεπαρκής εφαρμογή Marketing.

##### 3.Opportunities (Ευκαιρίες)

- Ανάπτυξη νέων καναλιών διανομής.
- Επιδοτήσεις από αναπτυξιακά εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα.
- Τεχνολογική πρόοδος.

##### 4. Threatens (Απειλές)

- Η ασταθής οικονομική κατάσταση της χώρας.
- Η αύξηση των τιμών στα καύσιμα.
- Η αύξηση του ανταγωνισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε με σκοπό να γίνει μια χρηματοοικονομική Ανάλυση για τις εταιρείες ANEK και MINOAN LINES.

Στο πρώτο κεφάλαιο έγινε μια εισαγωγή στις έννοιες της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και τα είδη της. Το δεύτερο κεφάλαιο περιγράφει αναλυτικά τον κλάδο της ναυτιλίας καθώς και ιδιαίτερα τις ναυτιλιακές εταιρίες που αφορά την εργασία. Στη συνέχεια η εργασία αναφέρεται στους αριθμοδείκτες και την ανάλυση τους. Από όσα προηγήθηκαν συμπεραίνεται σαν αποτέλεσμα ότι και οι δύο ναυτιλιακές εταιρίες εμφανίζουν ανάπτυξη το 2017 σε σχέση με τα έτη 2015-2016.

Η ANEK LINES στα έτη 2015-2016 είχε αρνητικό δείκτη ιδίων προς ξένα κεφάλαια και αυτό οφείλεται στα ίδια κεφάλαια που ήταν αρνητικά. Ακόμα ο δείκτης μόχλευσης είχε υψηλά επίπεδα και θα πρέπει να βελτιωθεί ώστε να αυξηθούν οι δυνατότητες εξωτερικής χρηματοδότησης της εταιρείας.

Σε αντίθεση η MINOAN LINES έχει ικανοποιητικούς δείκτες σε όλα τα έτη. Αυτό είναι κάτι που θα δώσει στην εταιρεία ακόμα μεγαλύτερο κίνητρο εξέλιξης και βελτίωσης των υπηρεσιών της

Το στρατηγικό πλαίσιο στο οποίο είναι ενταγμένες οι δυο εταιρείες είναι αρκετά ανταγωνιστικό. Οι εταιρείες για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν προσπαθούν να παρουσιάζονται διαφοροποιημένες από τον ανταγωνισμό επενδύοντας συνεχώς στη καινοτομία και προσπαθώντας η ANEK να παρέχει φθηνές και ποιοτικές σχετικά υπηρεσίες ενώ η MINOAN ποιότητα, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε λίγο πιο υψηλές τιμές. Έχουν οξύ ανταγωνισμό, διότι οι τιμές τους έχουν μηδαμινή διαφορά πράγμα που μπορεί να οδηγήσει κάποιον να προτιμήσει τη μια σε σχέση με την άλλη

Οι δυο εταιρείες με βάση τις επιτυχημένες στρατηγικές τους κινήσεις λειτουργούν με επιτυχία σήμερα αλλά και θα επιβιώσουν και στο μέλλον από όσο δείχνει η πορεία τους μέχρι τώρα.

Οι εταιρείες όχι μόνο ανταγωνίζονται μέσα στην υπάρχουσα οργανωτική τους δομή αλλά προσπαθούν να δημιουργούν και μελλοντικές δομές μέσα στην αγορά, μέσα από τα δίκτυα που δημιουργούν. Και οι δυο εταιρείες προσπαθούν να εξασφαλίσουν στους πελάτες καλή ποιότητα ταξιδιών και υπηρεσιών αλλά και να αναπτύξουν τις θεμελιώδεις ικανότητες τους ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πελατών τους.



## **Βιβλιογραφία:**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

Αδαμίδης, Α. (1988), *Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων*, Θεσσαλονίκη, UniversityStudioPress.

Αρτίκης Γ. (2013), *Χρηματοοικονομική διοίκηση ανάλυση και προγραμματισμός*, εκδόσεις Interbooks.

Βασιλείου Δ., Ηρειώτης Ν. (2009), *Ανάλυση Επενδύσεων και Διαχείριση Χαρτοφυλακίου*, Εκδοτικός Οίκος Rosili.

Βούλγαρη-Παπαγεωργίου Ε. (2002), *Χρηματιστήριο Αξιών και Χρηματιστήριο Παραγώγων*, Σύγχρονη Εκδοτική

Δράκου Α., Καραθανάσης Γ. (2017), *Χρηματοοικονομική Διοίκηση των επιχειρήσεων*, εκδόσεις Σταμούλη.

Ευθυμόγλου Γ., Μπάλλα Α. (2000), *Χρηματοδοτικοί Οργανισμοί και Αγορές*, Β έκδοση, Εκδόσεις Μπενού.

Καραθανάση Γ. (2002), *Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Χρηματιστηριακές Αγορές*, Γ έκδοση, Εκδόσεις Μπενού.

Πολυμένης Β. (2014), *Εισαγωγή στη χρηματοοικονομική ανάλυση*, εκδόσεις σοφία Α.Ε.

Χλωμούδης Κ. (1996), *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην Ελληνική φορτηγό ναυτιλία*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας.

## **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

Bodie, Z., Kane, A. and Markus , A.J. (2002) Investments, 5th edition, McGraw-Hill.

Elton, E.J., Gruber M. J., Brown, S. J. and Goetzmann, W. N. (2003) Modern Portofolio Theory and Investment Analysis, 6th edition, John and Willey and Sons.

Damodaran A. (2006), Applied Corporate Finance, a user's manual, 2nd edition John and Willey and Sons.

## **Πηγές από Internet:**

<http://www.capital.gr/>

<https://www.naftemporiki.gr/>

<http://www.helex.gr/el/>

Ιστοσελίδα εταιρείας AnekLines [www.anek.gr](http://www.anek.gr)

Ιστοσελίδα εταιρείας MinoanLines <https://www.minoan.gr/kriti>

<https://www.anek.gr/el/investors-centre/results/>

<https://www.minoan.gr/financial-info>

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1)

<http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>