



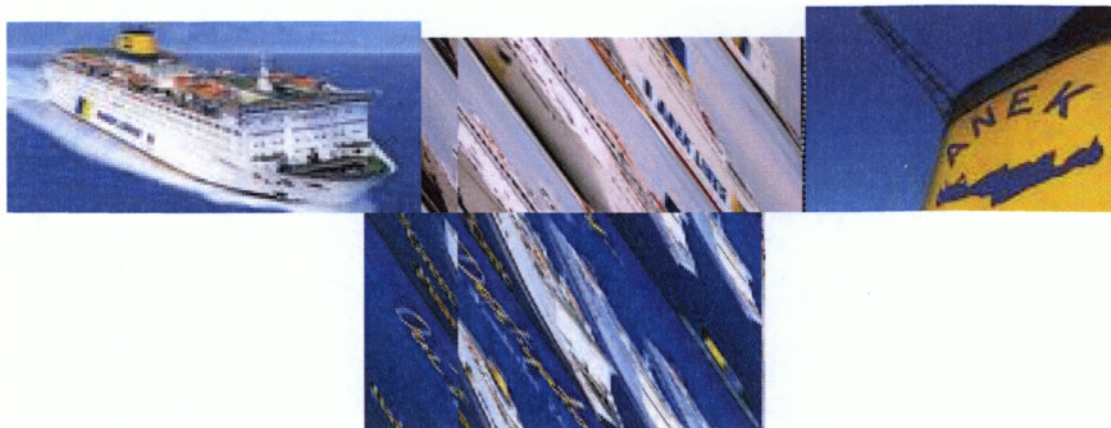
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
(Τ.Ε.Ι.) ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: "Οικονομική ανάλυση της ANEK  
LINES"



ΕΠΩΝΥΜΟ : ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ  
ΟΝΟΜΑ : ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ  
Α.Μ. : 2001066  
ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : κ. Κατσάρα

Οκτώβρης 2009

ΣΔΟ(ΧΡΗΜΕΛ)  
Π.543

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## **ΑΝΕΚ LINES**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

Πρόλογος ..... 4

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως..... 6

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

Η ιστορία της Α.Ν.Ε.Κ. LINES..... 9

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

Ο στόλος της Α.Ν.Ε.Κ. LINES..... 15

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

Η διοίκηση της Α.Ν.Ε.Κ. LINES..... 26

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

Οικονομική ανάλυση της Α.Ν.Ε.Κ. LINES. .... 27

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**

Η Α.Ν.Ε.Κ. LINES στο χρηματιστήριο. .... 37

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Προοπτικές της A.N.E.K. LINES .....40

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

Σύγκριση της A.N.E.K. LINES με τις ανταγωνίστριες  
εταιρίες.....41

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

Συμπεράσματα.....46



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

"Σκοπός της παρούσης πτυχιακής εργασίας είναι να  
εξετάσει και να αναλύσει την οικονομική πορεία της  
**ANEK LINES**"



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

---

**Η Ελληνική Ναυτιλία**

**« ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ Η ΕΛΛΑΔΑ »**

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

---

Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίξει σε όλες τις περιόδους της μακραίωνης ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατία του Μίνωα ως σήμερα. Είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος. Σήμερα οι Έλληνες ακολουθώντας τις ναυτικές τους παραδόσεις έχουν πολύ μεγαλύτερο εμπορικό στόλο απ' ότι θα υπέθετε κανείς βλέποντας το μέγεθος της Ελλάδας, σχεδόν το 1/6 των εμπορικών πλοίων παγκοσμίως.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η θέση της Ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως

Αυτό που πρέπει να τονιστεί ,καταρχάς ,είναι ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί υπόδειγμα κλάδου που έχει κατορθώσει να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του σε ένα κατ' εξοχήν δύσκολο και ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. Σε μια περίοδο συρρίκνωσης της δύναμης των περισσότερων ναυτιλιακών χωρών, είναι πραγματικά εντυπωσιακή η επίδοση αυτή, η οποία αντανακλά το δυναμισμό του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία, τις σωστές επενδυτικές αποφάσεις και τη βαθιά γνώση των συνθηκών λειτουργίας της ναυλαγοράς, καθώς και το υψηλό επίπεδο κατάρτισης των ελληνικών πληρωμάτων αλλά και των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη στεριά και στη θάλασσα. Επίσης η ναυτιλιακή ισχύ, η οποία, ως αδιαμφισβήτητης αξίας εθνικό όπλο, έδωσε δύναμη στα ευρωπαϊκά βήματα της χώρας και συνεχίζει, παρά τις αντιξοότητες, να αναδεικνύει ως σημαντική την ελληνική συνεισφορά στον παγκοσμιοποιημένο, διεθνή οικονομικό στίβο.

Η ναυτιλία της Ελλάδας είναι μία από τις μεγαλύτερες οικονομικές δραστηριότητες της χώρας μας. Η Ελλάδα είναι μία χώρα όπου χαρακτηρίζεται και διακρίνεται για τη ναυτιλία της. Είναι μία ναυτική δύναμη, μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις στον κόσμο. Είμαστε η πέμπτη δύναμη στον κόσμο, η πρώτη δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχοντας πάνω από το 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων, εργάζεται στην ναυτιλία. 200 χιλιάδες ναυτικοί είναι ασφαλισμένοι στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, στο Ν.Α.Τ. . Μία μελέτη που έγινε πρόσφατα για το ύψος των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί στο σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας της ελληνικής πλοιοκτησίας για την ακρίβεια, έφερε ως αποτέλεσμα ένα αστρονομικό νούμερο της τάξεως των 26 τρισεκατομμυρίων δραχμών. Μιλούμε για μία τεράστια δύναμη, όπου από τα 3.643 πλοία ελληνόκτητα, ελληνικής ιδιοκτησίας, περίπου τα 1.900 εκφέρουν την ελληνική σημαία και τα υπόλοιπα φέρουν διάφορες άλλες ξένες σημαίες. Αλλά στην περίπτωση που με την όποια πολιτική μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε ότι τα 3.643 πλοία θα έφεραν την ελληνική σημαία, τότε η Ελλάδα θα ήταν η πρώτη δύναμη με πολύ μεγάλη διαφορά, σε παγκόσμιο επίπεδο.

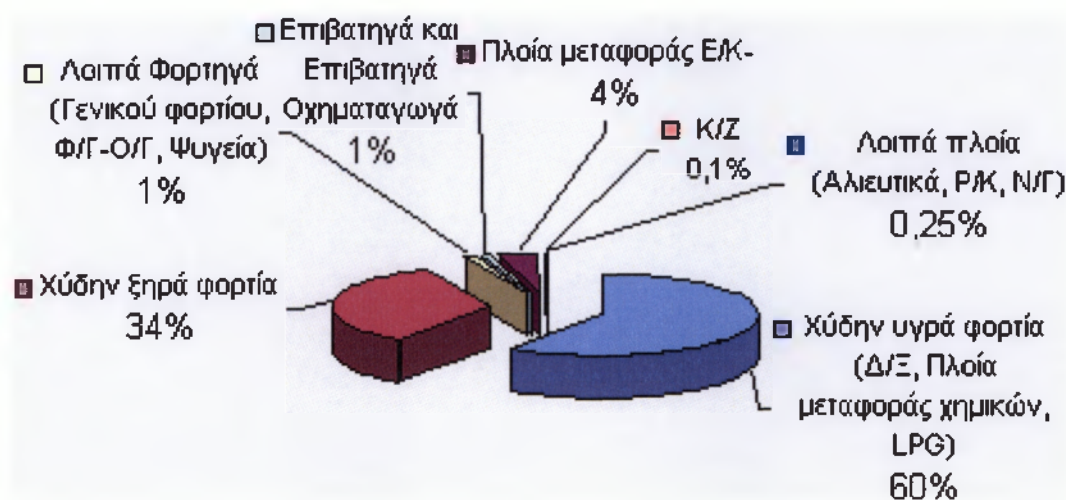
Τα υπό ελληνική σημαία πλοία και μόνο αντιπροσωπεύουν το 38 % της κοινοτικής ναυτιλίας. Από την ένταξη δε της Κύπρου και της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση τον Μάιο του 2005, η ελληνόκτητη ναυτιλία θα αντιπροσωπεύει ποσοστό άνω του 60 % της κοινοτικής ναυτιλίας. Αν αναλογισθούμε ότι περισσότερο από το 90 % του παγκόσμιου εμπορίου και το 40 % του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται με θαλάσσιες μεταφορές, μπορούμε να εκτιμήσουμε την ισχυρή διεθνή παρουσία της Ελλάδος στην παγκόσμια και

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πραγματικότητα, αλλά και τη μεγάλη συμβολή της ναυτιλιακής οικονομίας στην εθνική οικονομία της χώρας μας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ακολουθούν σταθερή ανοδική πορεία και σύμφωνα με στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος το έτος 2003 κινήθηκαν στα επίπεδα των 9 δις ευρώ.

Παράλληλα, η ναυτιλία απασχολεί σήμερα 45.000 περίπου Έλληνες ναυτικούς και περισσότερους από 100.000 Έλληνες εργαζόμενους στα 1.100 περίπου ναυτιλιακά γραφεία και στα 2.000 περίπου επικουρικά προς τη ναυτιλία γραφεία και επιχειρήσεις, όπως τράπεζες, ναυλομεσίτες και μεσίτες αγοραπωλησιών και ασφαλειών, δικηγόροι, πράκτορες, τροφοδότες, επισκευαστικές μονάδες κ.λπ. Ως προς τη δομή της, η ελληνική ναυτιλία στην συντριπτική της πλειοψηφία (90 % περίπου) αποτελείται από φορτηγά πλοία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές ξηρών και υγρών χύδην φορτίων, από τα οποία τα πιο σημαντικά, ως προς τις μεταφερόμενες

### Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt



πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002

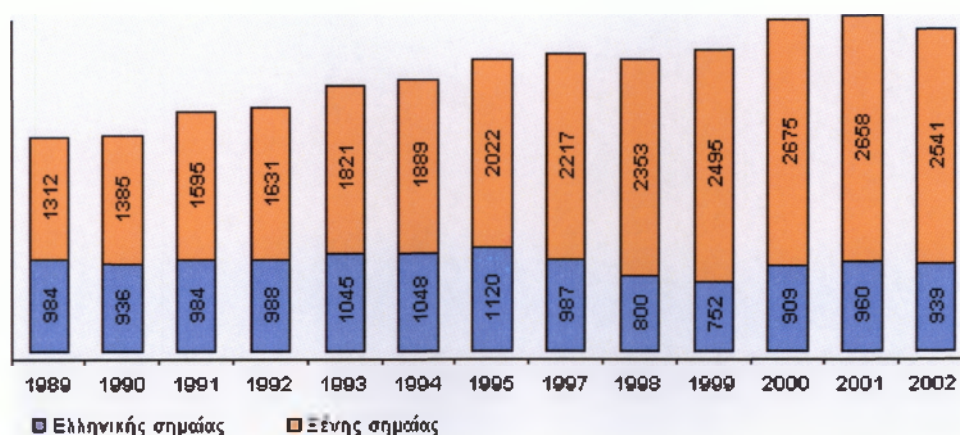


## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ



ποσότητες, είναι το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγα του, ο άνθρακας, τα μεταλλεύματα και τα σιτηρά. Επίσης, ένα συγκριτικά μικρό ποσοστό της ασχολείται σε τακτικές δρομολογιακές γραμμές, μεταφέροντας γενικά φορτία σε containers. **«Ο παραπάνω πίνακας δείχνει ότι οι Έλληνες είναι η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15.5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (στ) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.»** Και αυτό επαληθεύεται από το γεγονός ότι τα ποντοπόρα φορτηγά πλοία: τάνκερ, μπαλκ κάρριερ και κοντεϊνερόπλοια αύξησαν σε επίπεδα ρεκόρ, την αξία τους και τις συνακόλουθες αγοραπωλησίες κατά το 2004. Τούτο οφείλεται στους ναύλους, οι οποίοι έφτασαν σε ασυνήθιστα ύψη, λόγω της μεγάλης ζήτησης μεταφοράς φορτίων. Ευεργετικό παγκοσμίως επακόλουθο -και μάλιστα με πρωταγωνιστές Έλληνες εφοπλιστές- υπήρξε η ξέφρενη αγορά και η πώληση πλοίων. Ούτε λίγα, ούτε πολλά οι αγορές και οι πωλήσεις έφτασαν το 2004 τα 1.342 πλοία συνολικής αξίας 29.5 δισεκατομμυρίων δολαρίων!

### Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων



πηγή :LRS

## Κεφάλαιο 3

---

### ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει και στο κεφάλαιο 3 από τα 1970 ξεκίνησε η ανάπτυξη της ακτοπλοΐας στην χώρα μας. Αυτό έγινε από την Κρήτη και από την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης. Τότε ο πάτερ Μιχαήλ Γαλανάκης και αργότερα Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης ήταν πρώτος ανάμεσα σε όλους εκείνους που κατέθεσαν τα οικονομικά αλλά και τα ψυχικά τους αποθέματα για τη δημιουργία της ANEK LINES, ο πρώτος ανάμεσα σε εκείνους που στήριξαν την προσπάθεια των ανθρώπων της Κρήτης να αποκτήσουν τη δική τους ναυτιλιακή εταιρία

### Η Ιστορία της A.N.E.K. LINES\*

Η 38χρονη και πλέον πορεία της ANEK στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας, την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της πλοίο μέχρι και σήμερα, η ANEK διασχίζει τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια. Η ANEK δημιουργήθηκε με μέτοχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου, που



Το πρώτο πλοίο "ΚΥΔΩΝ" (πηγή [www.anek.gr/greek/company/history.html](http://www.anek.gr/greek/company/history.html) )

ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με ασφάλεια από την Κρήτη προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό άλλωστε είναι που διαφοροποιεί την ANEK από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρίες: η πολυμετοχική βάση της. Οι άνθρωποι της Κρήτης αναζητήσαν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαινόταν ουτοπικό, όμως όλοι συνέβαλαν σε αυτό το σκοπό . Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού

---

\* Πηγές κεφαλαίου: [www.anek.gr](http://www.anek.gr)

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ



**Από τα πρώτα πλοία "ΚΡΗΤΗ"(πηγή [www.aneke.gr/greek/company/history.html](http://www.aneke.gr/greek/company/history.html) )**

πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της. Η εξελικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κι η ANEK με τη σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα



**Το πιο νέο πλοίο F/B "Olympic Champion"(πηγή [www.aneke.gr/greek/company/history.html](http://www.aneke.gr/greek/company/history.html) )**

και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η ANEK LINES είναι μια εταιρία με πολυμετοχική βάση. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας διαιρείται σε 59.740.441 μετοχές, ονομαστικής αξίας 548,6075 δρχ. ή 1,61 Ευρώ η κάθε μία. Διαπραγματεύονται στο Χ.Α.Α. (Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών) και αναλύονται σε Κοινές ονομαστικές μετοχές, Προνομιούχες ονομαστικές μετοχές εκδόσεως 1990 και Προνομιούχες ονομαστικές μετοχές εκδόσεως 1996 ως εξής:

- 55.802.190 Κοινές ονομαστικές μετοχές.
- 374.596 Προνομιούχες ονομαστικές μετοχές εκδόσεως 1990.
- 3.563.655 Προνομιούχες ονομαστικές μετοχές εκδόσεως 1996.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### Να σημειωθεί ότι:

- Όλες οι μετοχές της Εταιρείας έχουν δικαίωμα ψήφου και είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμες.
- Κάθε μετοχή παρέχει το δικαίωμα μιας ψήφου.
- Κάθε Μέτοχος δικαιούται να μετέχει στις Γενικές Συνελεύσεις των Μετόχων της Εταιρείας είτε αυτοπροσώπως, είτε μέσω πληρεξουσίου.
- Οι Μέτοχοι έχουν δικαίωμα προτίμησης σε κάθε μελλοντική αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο μετοχικό κεφάλαιο, όπως ορίζεται στο άρθρο 13, παράγραφος 5, του Κωδικοποιημένου Νόμου 2190/1920.
- Κάθε Μέτοχος, οπουδήποτε και αν κατοικεί, λογίζεται ότι έχει νόμιμη κατοικία την έδρα της Εταιρείας ως προς τις σχέσεις του με αυτή και υπόκειται στην Ελληνική Νομοθεσία.



Η πρώτη μετοχή της ANEK εκδόσεως 10/04/1967 (Πηγή:www.anek.gr)

### ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.

- **1967** Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά
- **1973** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΑΝΤΙΑ" & "ΡΕΘΥΜΝΟ" στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο
- **1978** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά
- **1987** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "**ΑΠΙΕΡΑ**" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

- **1989** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων "ΛΑΙΩ" & "ΛΙΣΣΟΣ" στην γραμμή Πάτρα-Αγκόνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΚΥΔΩΝ"
- **1992** Δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας του Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ". Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ" στην γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.
- **1996** Αγορά και μετασκευή των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ". Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ".
- **1997** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ" στην γραμμή Πάτρα-Αγκόνα.
- **1998** Αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α).
- **1999** Έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας στις 21/01/1999.
- **1999** Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β." και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.
- **1999** Συμμετοχή στο 50% του Μ.Κ της "ΛΑΝΕ" και παραχώρηση σε αυτή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ"
- **1999** Συγχώνευση δια απορροφήσεως της "Ρεθεμνιακής" από την ANEK Ένταξη των πλοίων "ΠΡΕΒΕΛΗΣ", "ΑΡΚΑΔΙ" στο στόλο.
- **1999** Συμμετοχή στο 16,5% του Μ.Κ. της "ΝΕΛ" ( Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου )
- **1999** Ίδρυση της "ANEK LINES ITALIA s.r.l." και συμμετοχή στο ιδρυτικό της κεφάλαιο κατά 51 %
- **1999** Ίδρυση της "ANEN" ( Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Νότου ) και συμμετοχή στο Μ.Κ. με 20%
- **2000** Αγορά, μετασκευή & δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ" στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη
- **2000** Συμμετοχή 41,9 % στο Μ.Κ. της "ΔΑΝΕ"
- **2000** Συμμετοχή 50 % στο Μ.Κ. της "ΕΤΑΝΑΠ" Α.Ε
- **2000** Συμμετοχή 62 % στο Μ.Κ. της "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε."
- **2000** Υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δύο υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ με τα ναυπηγεία "FOSEN MEK SHIPYARD" & παράδοση τον Οκτώβριο του 2000 & τον Μάιο του 2001 αντίστοιχα, με option για άλλα δύο
- **2000** Παραλαβή και δρομολόγηση στη γραμμή Πάτρα - Αγκόνα του νεότευκτου πλοίου "OLYMPIC CHAMPION" που πραγματοποιεί το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Αγκόνα σε 15 ώρες.
- **2000** Αύξηση Μ.Κ. (25% κάλυψη = 9,5 δις. δρχ / 27,88 εκατ. EURO
- **2000** Πώληση Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ
- **2000** Αύξηση συμμετοχής στο Μ.Κ. της ΝΕΛ στο 19,05 %
- **2001** Σύνδεση με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN, AMADEUS και SIGMA

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

- **2001** Παράδοση του δεύτερου νεότευκτου πλοίου "**HELLENIC SPIRIT**" που δρομολογήθηκε μαζί με το "OLYMPIC CHAMPION" στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού από Ηγουμενίτσα-Αγκόνα σε 15 ώρες.

Όπως είναι φυσικό μια Ναυτιλιακή εταιρία του μεγέθους της ANEK δεν θα μπορούσε να μην πληρούσε τις κατάλληλες προϋποθέσεις πλεύσης. Η ANEK είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τις διατάξεις της **Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974**, όπως τροποποιήθηκε και του **Κανονισμού 3051/95 Ε.Κ. για την Ασφαλή Διαχείριση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων**. Το έγγραφο συμμόρφωσης είναι το παρακάτω :



# ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ  
ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ



HELLENIC REPUBLIC  
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE  
AUTHORITY  
GENERAL SECRETARIAT OF LEGISLATION & ORGANIZATION

## ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

## DOCUMENT OF COMPLIANCE

Αριθμός: Ε.Π.  
0111, number 0111, 06/08/2006

Επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση του πλοίου "Σταυρός" του Εφορικού Ομίλου "Σταυρός" με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2271/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον Κ.Ν. 2091/2006, για τον Αρμόδιο Επιπλοκή των Ε.Π.Ε.Ε. πλοίων.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as amended and Council Regulation (EC) No 2091/06 on the Safety Management of High-Speed Motor Passenger Vessels (HSV) vessels.

Εξουσιοδότηση εκδόσεως: Ε.Π.Ε.Ε. - Εφορικός Όμιλος "Σταυρός" & Εταιρεία Οργανισμών

Under the authority of the Government of Greece by: Directorate of Legislation and Organization

Υπογραφή και σφραγίδα του Υπουργού: ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
(Official stamp (signature) of the Minister)

Όνομα και διεύθυνση του Καταστήματος: ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ, 11514, Αθήνα, ΟΡΘΟΓΩΝΙΣΜΟΣ  
(Name and address of the Company: ANTONIOS N. PAPANANDREOU, MINISTER, 11514, Athens, GREECE)

Ο ΕΠΙΘΕΤΟΚΑΤΑΧΡΗΣΤΗΣ ή ο Εφορικός Όμιλος, διαβεβαιώνει, ότι το πλοίο, επί του οποίου έχει πιστοποιηθεί, συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2271/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον Κ.Ν. 2091/2006, για τον Αρμόδιο Επιπλοκή των Ε.Π.Ε.Ε. πλοίων με τον Πόλο της Πρωτογενούς Αγοράς (PAM) και της συνδεδεμένης Πρωτογενούς Αγοράς (PAM).

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been studied and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of High-Speed Motor Passenger (HSV) Code of the type of ships as follows:

Επιπλοκή Οργανισμών

HSV No 74000000

Ο Καταρτιστής Εγγράφου Συμμόρφωσης, σύμφωνα με τον Κ.Ν. 2271/2006, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2271/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον Κ.Ν. 2091/2006, για τον Αρμόδιο Επιπλοκή των Ε.Π.Ε.Ε. πλοίων.

The Issuance of Compliance is subject to the K.Ν. 2271/2006, subject to operational conditions.

Εκδόθηκε στις: Αθήνα, 06/08/2006  
(Date of issue of the Certificate)

Υπογραφή: Α.Π.Ε.Ε. - Εφορικός Όμιλος "Σταυρός"  
(Signature of the Issuer)

ΕΠΙΘΕΤΟΚΑΤΑΧΡΗΣΤΗΣ  
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

## Κεφάλαιο 4

### Ο Στόλος της ANEK LINES

#### F/B Olympic Champion

Αυτό το πλοίο κατακτάει επάξια τον τίτλο ενός από τα πιο γρήγορα στην κατηγορία του και τα πιο γρήγορα στην Αδριατική, αφού **πραγματοποιεί την διαδρομή Ελλάδα-Ιταλία (Ηγουμενίτσα - Ανκόνα) σε 15 ώρες!** Για το λόγο αυτό βαπτίσθηκε από τον Ολυμπιονίκη Κεντέρη. Ναυπηγήθηκε το 2000 στο FOSEN της Νορβηγίας και θεωρείται ένα θαύμα της σύγχρονης τεχνολογίας τόσο από πλευράς αυτοματισμών όσο και από πλευράς ανέσεων και ταχύτητας που μπορεί να φθάσει τα 32 μίλια την ώρα! Διαθέτει τέσσερις κύριες μηχανές!



F/B Olympic Champion

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 204 μ.
- Πλάτος 25,8 μ.
- Βύθισμα 6,75 μ.
- Επιβάτες 1.850
- Οχήματα 1.100



Ιπποδύναμη: 69.000 hp    ταχύτητα: 32 κόμβοι



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### F/B Hellenic Spirit

Αφιερωμένο στο Ελληνικό πνεύμα το νέο απόκτημα της ANEK ήλθε να ολοκληρώσει το δίδυμο της επιτυχίας μαζί με το αδελφό του "[Olympic Champion](#)". Ναυπηγήθηκε το 2001 στο FOSEN της Νορβηγίας και θεωρείται ένα πραγματικό θαύμα της σύγχρονης τεχνολογίας τόσο από πλευράς αυτοματισμών όσο και από πλευράς ανέσεων και ταχύτητας που μπορεί να φθάσει τα 32 μίλια την ώρα. Τον τίτλο ενός από τα πιο γρήγορα στην κατηγορία του και το πιο γρήγορο στην Αδριατική, τον κατακτάει επάξια αφού **πραγματοποιεί την διαδρομή Ελλάδα-Ιταλία (Ηγουμενίτσα-Αγκόνα) σε 15 ώρες!** Διαθέτει τέσσερις μηχανές!

**Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :**

**Ιπποδύναμη: 69,000 hp    ταχύτητα: 32 κόμβοι**

- Μήκος 204 μ.
- Πλάτος 25,8 μ.
- Βύθισμα 6,75 μ.
- Επιβάτες 1.850
- Οχήματα 1.100



### F/B ΕΛ. Βενιζέλος

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος ήταν ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης που ελευθέρωσε την "αυτόνομη" τότε Κρήτη και την προσάρτησε στην υπόλοιπη Ελλάδα, το 1905. Ο Βενιζέλος γεννήθηκε το 1864, διατέλεσε πρωθυπουργός της Ελλάδας και πέθανε το 1936.

Το πλοίο της ANEK LINES που φέρει το όνομά του, **είναι το μεγαλύτερο επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο της Μεσογείου**. Ναυπηγήθηκε το 1992 στο GDYNIA της Πολωνίας. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλούς πλοήγησης και

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

διαθέτει 12 καταστρώματα. Στους τεράστιους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 2.500 επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει τέσσερις κύριες μηχανές!

Το πλοίο έχει πραγματοποιήσει με μεγάλη επιτυχία κρουαζιέρες στην Μεσόγειο και διατίθεται για τον ίδιο σκοπό σε κάθε ενδιαφερόμενο φορέα.



F/B ΕΛ. Βενιζέλος

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 175,0 μ.
- Πλάτος 28,5 μ.
- Βύθισμα 6,70 μ.
- Επιβάτες 2.500
- Οχήματα 1.100

Ιπποδύναμη: 40.000 hp      Ταχύτητα: 22 κόμβοι

### F/B Σοφοκλής Β.

Ο Σοφοκλής Βενιζέλος ήταν γιός του μεγάλου Έλληνα πολιτικού Ελευθερίου Βενιζέλου. Γεννήθηκε το 1894 και πέθανε το 1964. Διατέλεσε επανειλημμένα Βουλευτής, Υπουργός Εξωτερικών και Ναυτικών, αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και για ένα μικρό διάστημα Πρωθυπουργός.

Το πλοίο της ANEK LINES που φέρει το όνομα του. Ναυπηγήθηκε το 1990 στο SHIMONOSHEKI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1999. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλούς πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.500 επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ



**F/B Σοφοκλής Β.**

**Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :**

- Μήκος 192 μ.
- Πλάτος 27,0 μ.
- Βύθισμα 6,70 μ.
- Επιβάτες 1.500
- Οχήματα 1.100

**Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:**

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Slot machines, Video Games
- TV Video
- Κατάστημα Duty free
- Παιδότοπος
- Αναρρωτήριο
- Καρπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Πισίνα
- Χώροι μη καπνιζόντων
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax

**Ιπποδύναμη: 35.600 hp      Ταχύτητα: 25 κόμβοι**

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### F/B Λευκά Όρη

Τα Λευκά Όρη είναι τα πιο ψηλά βουνά της Κρήτης. Αφιερωμένο στα πανύψηλα αυτά βουνά, το πλοίο "Λευκά Όρη".

Ναυπηγήθηκε το 1992 στο SHIMONOSHEKI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 2000. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλούς πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.500 επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές.



### F/B Λευκά Όρη

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 192 μ.
- Πλάτος 27,0 μ.
- Βύθισμα 6,75 μ.
- Επιβάτες 1.500
- Οχήματα 1.100

Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Slot machines, Video Games
- TV Video
- Κατάστημα Duty free
- Παιδότοπος
- Αναρρωτήριο
- Καρπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Πισίνα
- Χώροι μη καπνιζόντων

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax

**Ιπποδύναμη: 35.600**

**Ταχύτητα: 25 κόμβοι**

### **F/B Κρήτη I, F/B Κρήτη II**

Το καλοκαίρι του 1997, ο διεθνής στόλος της ANEK αυξήθηκε σημαντικά με την είσοδο δυο κορυφαίων δίδυμων πλοίων, των "ΚΡΗΤΗ I" και "ΚΡΗΤΗ II". Κατασκευάστηκαν με τις ίδιες προδιαγραφές και σας παρέχουν τις ίδιες ανέσεις. Η Ναυπήγηση έγινε στο MIHARA της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκαν πλήρως με την αγορά τους το 1997.

Το όνομά τους, το όνομα της Μεγαλονήσου, προέρχεται, σύμφωνα με τη μυθολογία από τους "Κουρήτες". Πρόκειται για τους πρώτους κατοίκους της Κρήτης που ζούσαν στην κορυφή του Ψηλορείτη και ήταν "γεωγενείς". Ήταν, δηλαδή, παιδιά της γης που γεννιόνταν και μεγάλωναν στη γη σαν τα δέντρα. Οι Κουρήτες ανέλαβαν την προστασία του Δία, όταν ακόμα ήταν μωρό και κρυβόταν από τον πατέρα του τον Κρόνο στη σπηλιά του Δικταίου.



### **F/B Κρήτη I & Κρήτη II**

Τα "ΚΡΗΤΗ I" και "ΚΡΗΤΗ II" μεταφέρουν καθημερινά χιλιάδες επιβάτες προσφέροντάς τους ένα αξέχαστο ταξίδι με άνεση και πολυτέλεια.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 191,8 μ.
- Πλάτος 29,5 μ.
- Βύθισμα 6,93 μ.
- Επιβάτες 1.600
- Οχήματα 1.200

**Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:**

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Video Games
- TV Video
- Κατάστημα
- Εκκλησία
- Παιδότοπος
- Αναρρωτήριο
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Πισίνα
- Χώροι μη καπνιζόντων
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax

**Ιπποδύναμη: 32.000 hp**

**Ταχύτητα: 22 κόμβοι**

### **F/B Λατώ**

Η Λατώ (γνωστή και ως Λητώ στην Ιωνική διάλεκτο) ήταν μητέρα του Απόλλωνα (θεού του Ήλιου) και της Αρτέμιδος (θεάς του κυνηγιού). Ερείπια του ναού της σώζονται μέχρι σήμερα στην Κρήτη.

Το ΛΑΤΩ ναυπηγήθηκε στο SETODA της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1989. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλούς πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 850 αυτοκίνητα προσφέροντας όλες τις ανέσεις.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 188,0 μ.
- Πλάτος 24,0 μ.
- Βύθισμα 7,20 μ.
- Επιβάτες 1.800
- Οχήματα 850

Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Video Games
- TV Video
- Κατάστημα
- Εκκλησία
- Αναρρωτήριο
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Πισίνα
- Χώροι μη καπνιζόντων
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax



F/B LATO

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### F/B Λισσός

Το όνομά του πλοίου παραπέμπει στο Αρχαίο λιμάνι της Λισσού όπου κάποτε ανάβλυζε μεταλλικό νερό από τις ιαματικές πηγές του. Εκεί βρίσκεται και το Ασκληπιείο, δωρικός ναός αφιερωμένος στον ομώνυμο Θεό. Στα χρόνια της δόξας της η Λισσός ήταν τόσο πλούσια πόλη που είχε τα δικά της χρυσά νομίσματα. Σήμερα ένα πλοίο της ANEK είναι αφιερωμένο στην πλούσια ιστορία της. Το "Λισσός" μεταφέρει με ασφάλεια και άνεση 1.900 επιβάτες και 600 οχήματα. Ναυπηγήθηκε στο MIHARA της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1989.



### F/B Λισσός

#### Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου:

- Μήκος 165 μ.
- Πλάτος 26,5 μ.
- Βύθισμα 6,46 μ.
- Επιβάτες 1.900
- Οχήματα 600

**Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:**

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Video Games
- TV Video
- Εκκλησία
- Αναρρωτήριο
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

- Πισίνα
- Χώροι μη καπνιζόντων
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax

### F/B Πρέβελης

Η μονή Πρέβελη, είναι Σταυροπηγιακή Μονή που ιδρύθηκε κατά τον 16ο αιώνα. Διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στις Κρητικές Επανάστασεις και μάλιστα στην επανάσταση του 1866, οπότε υπήρξε καταφύγιο και κέντρο των επαναστατών. Πήρε το όνομα της από τον ποταμό Πρέβελη που στολίζει εκείνη την μοναδική περιοχή με το μικρό φαράγγι, το προστατευόμενο φυσικό δάσος, τους καταρράκτες, τα βουνά και τον πανέμορφο κολπίσκο με τις φοινικιές. Υπήρξε πλουσιότατη Μονή με μεγάλη κτηματική περιουσία. Το 1831 ιδρύθηκε σ' αυτήν η πρώτη Ελληνική Σχολή.

Αφιερωμένο στην μονή αυτή, το πλοίο "Πρέβελης" μεταφέρει με ασφάλεια και άνεση 1.500 επιβάτες και 450 οχήματα. Ναυπηγήθηκε στο IMABARI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1995.



F/B Πρέβελης

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 142,5 μ.
- Πλάτος 23,5 μ.
- Βύθισμα 5,80 μ.
- Επιβάτες 1.500
- Οχήματα 450

**Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:**

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Video Games
- TV Video
- Αναρρωτήριο
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Χώροι μη καπνιζόντων
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- Πτερύγια ευστάθειας
- Κλιματισμός
- Telex - Telefax

## Κεφάλαιο 5

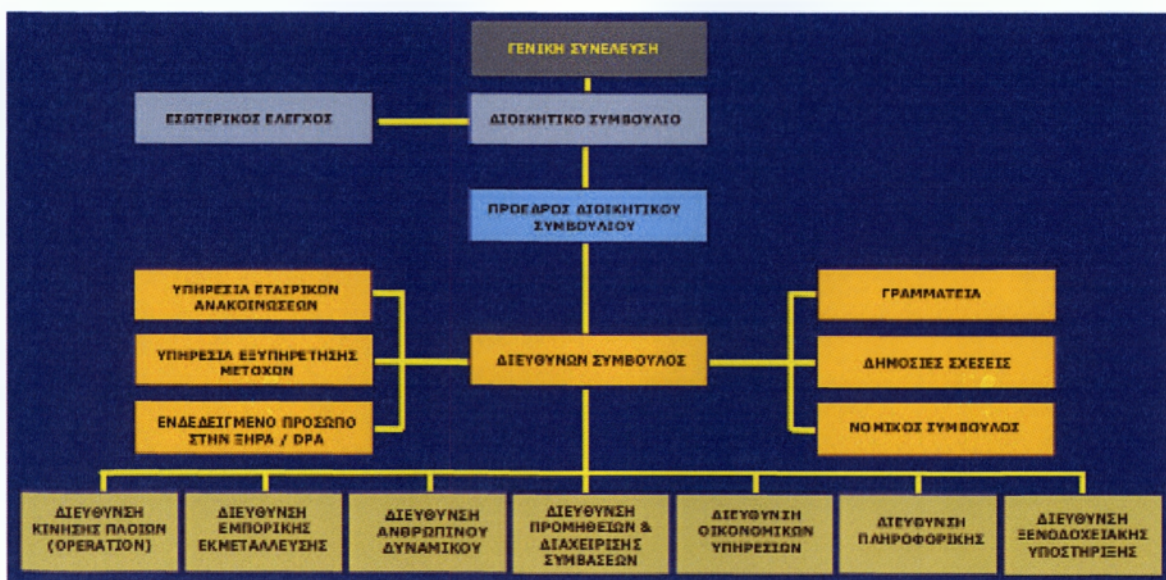
### Διοίκηση

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK LINES αποτελείται από 15 μέλη, 11 αιρετά και 4 που ορίζονται από το καταστατικό της εταιρίας. Αυτά τα τέσσερα είναι ο πρώην Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης (Πρόεδρος), ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, καθώς και ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων.

Ο πρώτος ανάμεσα σε όλους εκείνους που κατέθεσαν τα οικονομικά αλλά και τα ψυχικά τους αποθέματα για τη δημιουργία της ANEK LINES, ο πρώτος ανάμεσα σε εκείνους που στήριξαν την προσπάθεια των ανθρώπων της Κρήτης να αποκτήσουν τη δική τους ναυτιλιακή εταιρία είναι ο Μητροπολίτης Ειρηναίος, κατά κόσμον Μιχαήλ Γαλανάκης.

Από το 1981 μέχρι σήμερα, διατηρεί τη θέση του Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου καθώς και τη θέση του Προέδρου της ANEK LINES.

### Το οργανόγραμμα της εταιρίας έχει ως εξής:



Οργανόγραμμα της ANEK (πηγή: [www.anek.gr](http://www.anek.gr))

## Κεφάλαιο 6

### Οικονομική ανάλυση της A.N.E.K. LINES.

#### ΕΞΕΛΙΞΗ, ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ANEK

Το 2009 ο όμιλος της ANEK ξεπέρασε με επιτυχία τη δύσκολη οικονομική συγκυρία που προκλήθηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση και τον έντονο ανταγωνισμό στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας, ενώ δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την υλοποίηση ενός μεγαλόπνοου επενδυτικού σχεδίου με την εξαγορά του 33,35% της εταιρείας «HELLENIC SEAWAYS».

Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008 και συνεχίστηκε το 2009 οδηγώντας σε ύφεση την παγκόσμια οικονομία, έπληξε σε μεγάλο βαθμό την οικονομική δραστηριότητα, με σημαντικές συνέπειες στον κλάδο του τουρισμού και των μεταφορών, όπου σημειώθηκε σημαντική μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, τόσο στην ακτοπλοΐα, όσο και στην Αδριατική. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός έγινε περισσότερο έντονος στις γραμμές της Αδριατικής και στην ακτοπλοΐα με την είσοδο νέου ανταγωνιστή στη γραμμή του Ηρακλείου.

Παρά τα παραπάνω γεγονότα, η ANEK αντέδρασε επιτυχώς αναπροσαρμόζοντας την εμπορική της πολιτική και κατάφερε να διατηρήσει, και σε ορισμένες περιπτώσεις να αυξήσει τα μερίδια αγοράς της, αυξάνοντας τον τζίρο της σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έπαιξε η ανάληψη εξυπηρέτησης επιδοτούμενων γραμμών από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Το 2009 η εταιρεία εδραιώθηκε στη γραμμή του Βορειοανατολικού Αιγαίου, όπου είχε ξεκινήσει δρομολόγια μέσα στο 2008, υπερδιπλασιάζοντας το μεταφορικό της έργο, ενώ ταυτόχρονα έκανε αισθητή την παρουσία της στα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων μέσω της εξυπηρέτησης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας.

Τέλος η συμφωνία εξαγοράς του 33,35% της «HELLENIC SEAWAYS», η οποία θεωρείται αρκετά συμφέρουσα τη δεδομένη χρονική περίοδο, αναμένεται να αποδώσει σημαντικά αποτελέσματα ενισχύοντας ουσιαστικά την κερδοφορία και την κεφαλαιακή υπεραξία προς όφελος των μετόχων της ANEK.

Αναφορικά με την επιβατική και εμπορευματική κίνηση, η εταιρεία για το 2009 διατήρησε τα υψηλά μερίδια αγοράς στην Αδριατική, όπου στις γραμμές της Ανκόνας και της Βενετίας διακίνησε το 32% των επιβατών, το 34% των Ι.Χ. και το 33% των φορτηγών εκτελώντας το 34% των συνολικών δρομολογίων. Όσον αφορά στην ακτοπλοΐα, η ANEK

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

αύξησε σημαντικά τα μερίδιά της στη γραμμή του Β.Α. αιγαίου, ενώ μετέφερε το σύνολο των επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών στη γραμμή των Χανίων. Στη γραμμή του Ηρακλείου η είσοδος τρίτου ανταγωνιστή πίεσε τα μερίδια αγοράς της εταιρείας σε επιβάτες και Ι.Χ., ωστόσο κατάφερε να διατηρήσει υψηλότερα μερίδια από τους ανταγωνιστές της στη διακίνηση φορτηγών. Συνολικά το 2009 διακίνησε 2,5 εκατομμύρια επιβάτες έναντι 2,3 εκατ. το 2008, 421 χιλιάδες Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 389 χιλιάδων το 2008 και 256 χιλιάδες φορτηγά έναντι 256 χιλιάδων το 2008.

Σχετικά με τις οικονομικές επιδόσεις του 2009, η εταιρεία κατάφερε να αυξήσει τον κύκλο εργασιών της κατά 2,2 εκατ. € ο οποίος ανήλθε στα 254,3 εκατ. € έναντι 252,1 εκατ. € τη χρήση 2008. Η αύξηση όμως του κόστους πωληθέντων η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση του κόστους μισθοδοσίας των πληρωμάτων, των εξόδων ναυλώσεων και των αποσβέσεων λόγω της διαχείρισης περισσότερων πλοίων σε σχέση με το 2008 οδήγησε σε μείωση κερδών κατά 5,1 εκατ. €. Από την άλλη πλευρά, τα χρηματοοικονομικά και επενδυτικά αποτελέσματα βελτιώθηκαν κατά 4,5 εκατ. €, και ως εκ τούτου τα καθαρά αποτελέσματα για τη χρήση 2009 παρέμειναν στα ίδια περίπου επίπεδα με το 2008, διαμορφούμενα σε ζημιές 3,8 εκατ. €, έναντι ζημιών 3,5 εκατ. €. Σε επίπεδο ομίλου, τα ενοποιημένα οικονομικά μεγέθη εμφανίζονται βελτιωμένα αφού παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών από 282,4 εκατ. € το 2008 σε 274,6 εκατ. € το 2009, τα καθαρά αποτελέσματα διαμορφώθηκαν σε ζημιές 5,3 εκατ. € έναντι ζημιών 6,6 εκατ. € τη χρήση 2008.

Στη συνέχεια βάση των ισολογισμών και των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσης του 2008 και του 2009, προχωρούμε στην χρηματοοικονομική ανάλυση της ANEK. Οι ισολογισμοί των δύο αυτών ετών παρατίθενται στη συνέχεια:





## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί μια ουσιαστική και τεκμηριωμένη διάγνωση των επιδόσεων της εταιρείας, θα υπολογιστούν ορισμένοι χρηματοοικονομικοί δείκτες. Πριν όμως προχωρήσουμε στους δείκτες, παρουσιάζουμε παρακάτω τα οικονομικά στοιχεία, βάσει των οποίων έγιναν οι υπολογισμοί:

|  | 2008    | 2009    |
|--|---------|---------|
| <b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</b>                          | 252.102 | 254.321 |
| <b>ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ</b>                   | 199.845 | 207.221 |
| <b>ΚΠΤΦ</b>                              | 16.007  | 11.404  |
| <b>ΚΚΜΦ</b>                              | 5.886   | 5.788   |
| <b>ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</b>                        | 78.112  | 69.384  |
| <b>ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ</b>                         | 10.849  | 10.801  |
| <b>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (Κ.Ε.)</b>     | 111.632 | 91.846  |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Σ.Ε.)</b>         | 511.362 | 516.623 |
| <b>ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (Β.Υ.)</b> | 92.324  | 119.668 |
| <b>ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (Μ.Υ.)</b> | 220.867 | 202.602 |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Σ.Υ.)</b>         | 313.191 | 322.270 |
| <b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ (Ι.Κ.)</b>              | 198.171 | 194.353 |

*\*Τα ποσά στον παραπάνω πίνακα αναφέρονται σε χιλιάδες ευρώ*

Όπου:

- ✓ Κόστος Πωλήσεων → Κύκλος εργασιών – Μικτά Κέρδη
- ✓ Κυκλοφορούν Ενεργητικό → Αποθέματα + Απαιτήσεις Πελατών + Λοιπά Κ.Ε.
- ✓ Βραχ. Υποχρεώσεων → Βραχ. Δανειακές Υποχρεώσεις + Λοιπές Β.Υ.
- ✓ Μακρ. Υποχρεώσεις → Μακρ. Δανειακές Υποχρεώσεις + Προβλ. & Λοιπές Μ.Υ.
- ✓ Ίδια Κεφάλαια → Μετοχικό Κεφάλαιο + Λοιπά στοιχεία Καθαρής Θέσης μετόχων εταιρείας + Δικαιώματα Μειοψηφίας

Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που προκύπτουν λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα είναι οι ακόλουθοι:

### Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### Ι. Περιθώριο Κέρδους

1. **Μικτό Περιθώριο Κέρδους = Μικτά Κέρδη / Πωλήσεις=(Πωλήσεις – Κόστος Πωλήσεων)/ Πωλήσεις**

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

|            | 2008  | 2009  |
|------------|-------|-------|
| <b>ΜΠΚ</b> | 20,7% | 18,5% |

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει το ποσοστιαίο μέγεθος του μικτού κέρδους επί των συνολικών πωλήσεων. Φανερώνει το μικτό κέρδος της επιχείρησης για κάθε ένα €



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

καθαρών πωλήσεων που πραγματοποιεί. Όσο μεγαλύτερο είναι το μικτό κέρδος και κατά συνέπεια και ο δείκτης μικτού περιθωρίου, τόσο πιο εύκολα καλύπτονται τα λειτουργικά και άλλα έξοδα. Αύξηση του δείκτη μπορεί να προέλθει από αύξηση των τιμών πώλησης ή πτώση στο κόστος παραγωγής και αντίστοιχα μείωση του δείκτη μπορεί να είναι επακόλουθο μιας μείωσης των τιμών πώλησης ή αύξησης του κόστους παραγωγής. Ικανοποιητική τιμή είναι 25%-30%.

Όπως παρατηρούμε υπάρχει μία μείωση του συγκεκριμένου δείκτη το 2009 σε σχέση με το 2008, αλλά γίνεται κατανοητό ότι και τις δύο χρονιές δεν κυμαίνεται σε ικανοποιητικές τιμές, απόρροια των όσων αναφέρθηκαν προηγουμένως.

### 2. Καθαρό περιθώριο κέρδους = Καθαρά Κέρδη μετά φόρους / Πωλήσεις

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

|     | 2008 | 2009 |
|-----|------|------|
| ΚΠΚ | 2,3% | 2,2% |

Ο δείκτης αυτός φανερώνει το καθαρό κέρδος που απορρέει στην επιχείρηση για κάθε ένα € πωλήσεων που πραγματοποιεί. Είναι δηλαδή το πραγματικό ποσοστό καθαρού κέρδους με το οποίο λειτουργεί η επιχείρηση. Συνεπώς ένας δείκτης της τάξης του 5%, φανερώνει ότι για πωλήσεις αξίας 100 ευρώ, η επιχείρηση κερδίζει 5 ευρώ. Ικανοποιητική τιμή είναι 15%.

Εδώ η ANEK έχει αρκετά μικρότερες τιμές από την ικανοποιητική στο συγκεκριμένο δείκτη και στα δύο έτη.

### II. Απόδοση Επενδύσεων

### 3. Χρηματοοικονομική Αποδοτικότητα = Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους / Ιδία Κεφάλαια

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

|                                 | 2008 | 2009 |
|---------------------------------|------|------|
| Χρηματοοικονομική Αποδοτικότητα | 2,9% | 2,9% |

Ο δείκτης αυτός δείχνει την απόδοση που αποφέρει το κεφάλαιο που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι στην επιχείρηση. Φανερώνει δηλαδή, την έκταση στην οποία τα διοικητικά στελέχη μετατρέπουν την επένδυση των ιδιοκτητών σε περιουσιακά στοιχεία τα οποία αποφέρουν κέρδος.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Χρηματική Αποδοτικότητα κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα για την ANEK τόσο το 2008 όσο και το 2009.

### 4. Βιομηχανική Αποδοτικότητα = Καθαρά Κέρδη προ τόκων και φόρων / Σύνολο Ενεργητικού

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

|                                  | 2008 | 2009 |
|----------------------------------|------|------|
| <b>Βιομηχανική Αποδοτικότητα</b> | 3,1% | 2,2% |

Η σχέση των ετήσιων κερδών και των αναγκαίων για την επίτευξη των κερδών αυτών επενδύσεων, αποτελεί μια από τις θεμελιώδεις σχέσεις σε μια επιχείρηση. Ο δείκτης αυτός μετρά τα κέρδη μια επιχείρησης σε σχέση με την περιουσία της προ φόρων και πριν την ικανοποίηση αυτών που συνεισφέρουν στην περιουσία αυτή (πιστωτές και μέτοχοι).

Οι τιμές του συγκεκριμένου δείκτη όπως άλλωστε και της χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας και για τα δύο έτη κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, παρουσιάζοντας μάλιστα μία πτώση σχεδόν 1% το 2009 λόγω των αρνητικών αποτελεσμάτων της χρήσης αυτής.

### III. Ανακύκλωση Κεφαλαίου

### 5. Δείκτης Κυκλοφορίας Ενεργητικού = Πωλήσεις / Σύνολο Ενεργητικού

(Εκφράζεται σε φορές)

|                               | 2008 | 2009 |
|-------------------------------|------|------|
| <b>Κυκλοφορία Ενεργητικού</b> | 0,49 | 0,49 |

Ο δείκτης αυτός συσχετίζει τις πωλήσεις με το σύνολο του ενεργητικού, προσδιορίζοντας έτσι το βαθμό χρησιμοποίησεως του συνολικού ενεργητικού κατά την παραγωγική διαδικασία.

### B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ

### 1. Δείκτης Γενικής Ρευστότητας = Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

(Εκφράζεται σε φορές)

|                                    | 2008 | 2009 |
|------------------------------------|------|------|
| <b>Δείκτης Γενικής Ρευστότητας</b> | 1,21 | 0,77 |

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ο δείκτης της γενικής ρευστότητας δείχνει τη σχέση ανάμεσα στα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού και στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Είναι επίσης ένας δείκτης που δείχνει βραχυπρόθεσμα τη φερεγγυότητα της επιχείρησης. Ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ίσως ο πιο διαδεδομένος δείκτης για την εκτίμηση της ρευστότητας της επιχείρησης παρότι αποτελεί ένα χονδρικό μέτρο μέτρησης αυτής. Ο αριθμοδείκτης αυτός επιτρέπει στην επιχείρηση και στους χρηματοοικονομικούς αναλυτές να εκτιμούν αν και κατά πόσο οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις καλύπτονται, σε δεδομένη στιγμή, από τα ευκόλως ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ενεργητικού. Επιπρόσθετα ο κανόνας της χρηματοοικονομικής ισορροπίας αναφέρει ότι ο δείκτης της γενικής ρευστότητας πρέπει να είναι ίσος ή μεγαλύτερος του 2.

Γίνεται κατανοητό ότι και στις δύο χρήσεις ο δείκτης βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα παρουσιάζοντας μάλιστα σημαντική μείωση το 2009 γεγονός που οφείλεται στην αύξηση του βραχυπρόθεσμου δανεισμού.

**2. Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας = (Κυκλοφορούν Ενεργητικό - Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις**

(Εκφράζεται σε φορές)

|                                   | 2008 | 2009 |
|-----------------------------------|------|------|
| <b>Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας</b> | 1,1  | 0,68 |

Ο δείκτης αυτός προσπαθεί να περιορίσει μερικές από τις αδυναμίες του προηγούμενου δείκτη, αφού συμπεριλαμβάνει άμεσα ρευστοποιήσιμα κυκλοφοριακά στοιχεία, η αξία των οποίων είναι σχετικά βέβαιη. Με την αφαίρεση των αποθεμάτων, σε σχέση με τον προηγούμενο δείκτη, ο δείκτης αυτός φανερώνει τη δυνατότητα της επιχείρησης να αντεπεξέλθει στις βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις της εάν σταματήσει να πουλά τα προϊόντα της. Επιπρόσθετα ο κανόνας της χρηματοοικονομικής ισορροπίας αναφέρει ότι ο δείκτης της γενικής ρευστότητας πρέπει να είναι ίσος ή μεγαλύτερος του 1, προκειμένου να είναι ικανοποιητικός.

Ξανά εδώ, το 2008 η κατάσταση είναι οριακή ενώ το 2009 υπάρχει μια σημαντική μείωση της τιμής του δείκτη.

**3. Δείκτης Μόχλευσης = Ιδία Κεφάλαια / Σύνολο Υποχρεώσεων**

(Εκφράζεται σε φορές)

|                          | 2008 | 2009 |
|--------------------------|------|------|
| <b>Δείκτης Μόχλευσης</b> | 0,63 | 0,60 |

Ο δείκτης αυτός φανερώνει την οικονομική αυτοτέλεια της επιχείρησης, το βαθμό στον οποίο δηλαδή τα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης καλύπτουν τους εξωτερικούς

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

χρηματοδότες της επιχείρησης. Εάν η τιμή αυτού του δείκτη είναι μεγαλύτερη της μονάδας –σε αντίθεση με την ANEK- σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων της επιχείρησης χρηματοδοτείται από ίδια κεφάλαια.

### 4. Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης = $\frac{\text{Σύνολο Υποχρεώσεων}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

|                                      | 2008  | 2009  |
|--------------------------------------|-------|-------|
| <b>Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης</b> | 61,2% | 62,3% |

Ο συγκεκριμένος δείκτης δείχνει το ποσοστό των κεφαλαίων που δίνεται στην επιχείρηση από τους δανειστές. Σύμφωνα με τον κανόνα της χρηματοοικονομικής δομής, ο ανωτέρω δείκτης δεν πρέπει να ξεπερνά το ποσοστό των 66.7%. Συνεπώς η ANEK βρίσκεται εντός των επιτρεπτών ορίων αλλά οι τιμές είναι οριακές.

### Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

#### 1. Μέση Περίοδος Είσπραξης Απαιτήσεων = $\frac{\text{Απαιτήσεις από πελάτες} \cdot 360}{\text{Ετήσιες Πωλήσεις επί πιστώσει}}$

(Εκφράζεται σε ημέρες)

|   | 2008  | 2009 |
|---|-------|------|
| <b>Μέση Περίοδος Είσπραξης Απαιτήσεων<sup>1</sup></b> | 111,5 | 98,2 |

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει σε ημέρες το μέσο όρο προθεσμίας εισπράξεως των απαιτήσεων της οικονομικής μονάδας από τους πελάτες της. Σε γενικές γραμμές, μια επιχείρηση η οποία παρέχει μεγάλη προθεσμία για την είσπραξη των απαιτήσεων της μπορεί να προσελκύσει πελάτες οι οποίοι θα ευνοηθούν από τη μη υποχρέωση άμεσης καταβολής του χρέους τους. Από την άλλη πλευρά όμως, μια αρκετά χαλαρή πολιτική είσπραξης απαιτήσεων μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ρευστότητας. Διαχρονική αύξηση του δείκτη, φανερώνει είτε αλλαγή πολιτικής της επιχείρησης απέναντι στους πελάτες της είτε αναποτελεσματικότητα του τμήματος πιστώσεων της επιχείρησης.

Για την αξιολόγηση του δείκτη αυτού, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ότι ο μέσος όρος προθεσμίας ποικίλει ανάλογα με τον τομέα δραστηριότητας και τις συνθήκες αγοράς. Μια μέση περίοδος είσπραξης της επιχείρησης κατά πολύ μεγαλύτερη

<sup>1</sup> Έγινε η υπόθεση ότι όλες οι πωλήσεις πραγματοποιήθηκαν με πίστωση

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

από το μέσο όρο του κλάδου που δραστηριοποιείται, υποδεικνύει ότι η επιχείρηση θα πρέπει να ακολουθήσει μια πιο σκληρή πολιτική πίστωσης ή να ενδυναμώσει τη μέθοδο συλλογής των χρημάτων της από τους χρεώστες. Από την άλλη μια μέση περίοδος είσπραξης κατά πολύ μικρότερη του κλάδου ίσως έχει ως αποτέλεσμα την μείωση των πελατών που συναλλάσσονται με την επιχείρηση.

Από την παραπάνω χρηματοοικονομική ανάλυση γίνεται κατανοητό ότι η εταιρεία παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα σε σημαντικούς τομείς όπως η ρευστότητα, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αλλά και οι δανειακές υποχρεώσεις γεγονός που αναγκάζει την εταιρεία να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στα μελλοντικά της σχέδια και τις επενδύσεις.

## Κεφάλαιο 7

---

### Η Α.Ν.Ε.Κ. LINES στο χρηματιστήριο.

7.4% ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ: ευρώ 202,7 ΕΚΑΤ.

14,8% ΑΥΞΗΣΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΥ: ευρώ 101,2 ΕΚΑΤ.

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ΑΝΕΚ) ανακοινώνει τα αποτελέσματα της περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Σεπτεμβρίου 2008:

#### Κύκλος Εργασιών

Αύξηση κατά 7,4% παρουσίασε ο κύκλος εργασιών της ΑΝΕΚ κατά το εννεάμηνο του 2008 και ανήλθε σε ευρώ 202,7 εκατ. έναντι ευρώ 188,7 εκατ. την αντίστοιχη περίοδο του 2007. Αντίστοιχα, ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών ανήλθε σε ευρώ 225,4 εκατ., έναντι ευρώ 205,9 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά 9,5%.

Σημαντική αύξηση παρουσίασε ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας και του Ομίλου κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2007: οι πωλήσεις της ΑΝΕΚ ανήλθαν σε ευρώ 101,2 εκατ. έναντι ευρώ 88,1 εκατ. (αύξηση 14,8%), ενώ οι πωλήσεις του Ομίλου διαμορφώθηκαν σε ευρώ 110,5 εκατ. έναντι ευρώ 94,1 εκατ. (αύξηση 17,5%).

#### Κόστος Πωληθέντων

Το κόστος πωληθέντων προ αποσβέσεων της Μητρικής κατά το εννεάμηνο του 2008, ανήλθε σε ευρώ 146,3 εκατ. έναντι ευρώ 117,4 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά ευρώ 28,9 εκατ. ή 24,6% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2007. Η μεταβολή αυτή οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στο αυξημένο κόστος των καυσίμων, οι τιμές των οποίων παρουσίασαν ραγδαία αύξηση κατά τη διάρκεια του εννεάμηνου. Επίσης, το κόστος πωληθέντων επηρεάστηκε από τις αυξημένες δαπάνες επισκευών και συντηρήσεων και ναυλώσεων πλοίων. Τα υπόλοιπα κόστη παρέμειναν, σε γενικές γραμμές, στα ίδια επίπεδα με την αντίστοιχη περίοδο του 2007.

#### EBITDA

Επακόλουθο των παραπάνω γεγονότων ήταν τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της Εταιρείας να παρουσιάσουν μείωση κατά το εννεάμηνο του 2008 και να διαμορφωθούν σε ευρώ 30,0 εκατ. έναντι ευρώ 47,0 εκατ. την αντίστοιχη προηγούμενη περίοδο. Αντίστοιχα, τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου διαμορφώθηκαν σε ευρώ 30,1 εκατ. έναντι ευρώ 47,7 ε-κατ. το εννεάμηνο του 2007.

Κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008 τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων ανήλθαν για την Εταιρεία σε ευρώ 30,7 εκατ. έναντι ευρώ 33,2 εκατ. και για τον Όμιλο σε ευρώ 32,4 εκατ. έναντι ευρώ 33,9 εκατ.

### **Κέρδη μετά από φόρους**

Τα κέρδη εννιαμήνου της Εταιρείας μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε ευρώ 10,2 εκατ. έναντι ευρώ 24,2 εκατ. το εννεάμηνο του 2007. Αντίστοιχα, για τον Όμιλο τα κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ευρώ 9,7 εκατ., έναντι ευρώ 23,6 εκατ.

### **Γ' τρίμηνο 2008**

- Η είσοδος σε νέες γραμμές (Κυκλάδες, Βορειοανατολικό Αιγαίο) και η αναδιάταξη των δρομολογίων του στόλου ως συνέπεια της δυναμικής στρατηγικής της Εταιρείας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κύκλου εργασιών, τη συγκράτηση του λειτουργικού κόστους και τη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων, κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008, σε επίπεδα σημαντικής κερδοφορίας παρά τις δυσμενείς διεθνείς οικονομικές συνθήκες. Πιο συγκεκριμένα, τα καθαρά κέρδη της Εταιρείας για το τρίτο τρίμηνο ανήλθαν σε ευρώ 23,2 εκατ. έναντι 25,4 εκατ. και τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη που αναλογούν στους μετόχους ανήλθαν σε ευρώ 23,7 εκατ. έναντι 25,3 εκατ. το τρίτο τρίμηνο του 2007.

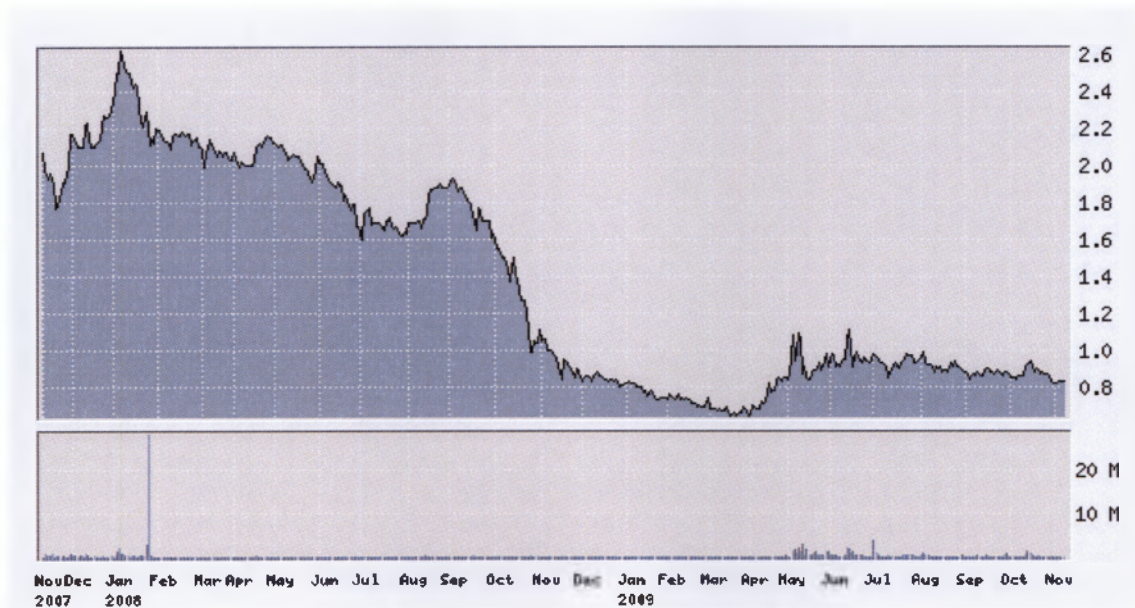
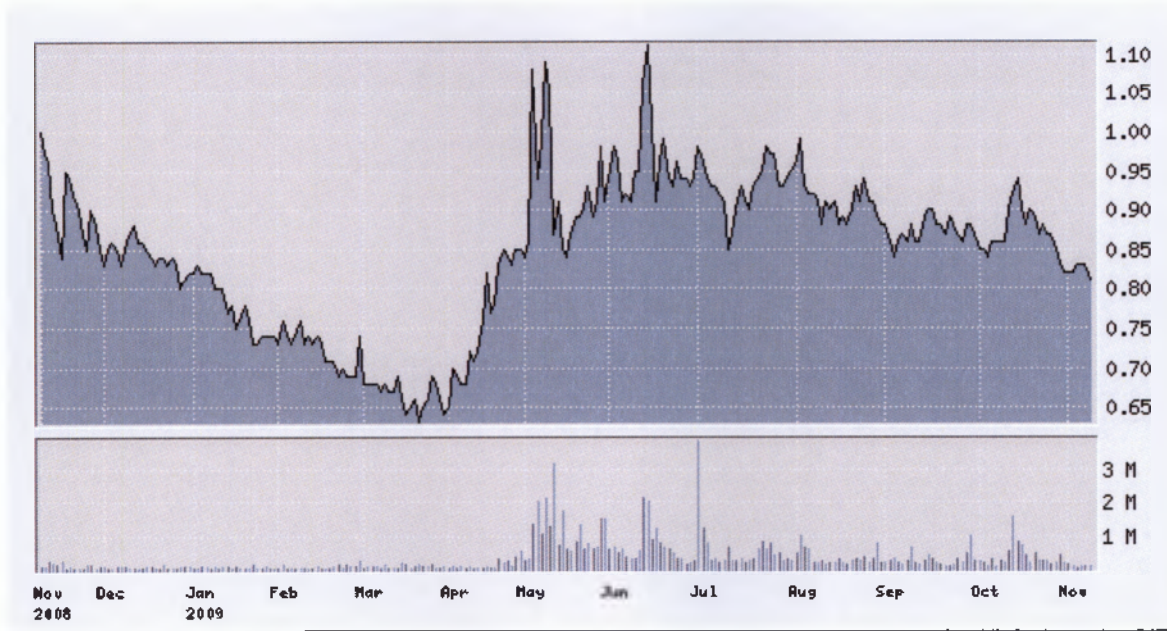
- Το νέο πλοίο της ANEK "Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛΥΡΟΣ" ξεκίνησε από τα τέλη Σεπτεμβρίου τα δρομολόγιά του στη γραμμή των Χανίων ενισχύοντας το στόλο της Εταιρείας με ένα από τα πλέον σύγχρονα και πολυτελή πλοία της ακτοπλοΐας και η λειτουργία του θα συμβάλει στην αύξηση της συνολικής μεταφορικής ικανότητας και στη βελτίωση των οικονομικών μεγεθών της Εταιρείας.

- Επίσης, κατά τη διάρκεια του γ' τριμήνου ολοκληρώθηκε ο τακτικός φορολογικός έλεγχος των χρήσεων 2005 έως και 2007.

Τέλος, σημειώνεται ότι η μείωση των τιμών των καυσίμων κατά το τελευταίο διάστημα, αναμένεται να επιδράσει θετικά στα αποτελέσματα του τελευταίου τριμήνου της χρήσης.

Η ANEK LINES ανταποκρίνεται με επιτυχία στα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και εφαρμόζει ενέργειες που στοχεύουν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας των κεφαλαίων προς όφελος των μετόχων της.

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ





### Κεφάλαιο 8

---

#### Προοπτικές της **A.N.E.K. LINES**.

Τελευταία ο χρηματιστηριακός δείκτης της ANEK κινείται από αγοραστικό ενδιαφέρον που ερμηνεύει τις θετικές επιχειρηματικές επιλογές του Διευθύνοντος Συμβούλου Γιάννη Βαρδινογιάννη.

Συζητείται πως μετά το άνοιγμα της ANEK με το δρομολόγιο Πειραιάς -Κύπρος - Χάιφα, αναμένεται νέα θεαματική επενδυτική κίνηση.

Η πώληση προ διμήνου του πλοίου ΑΠΤΕΡΑ, επέφερε έσοδα στη εταιρεία, που σύμφωνα με ανακοίνωση της ανέρχονται σε 2.482.499,97 ευρώ. Το πλοίο ήταν δρομολογημένο στη γραμμή Πειραιάς - Ρέθυμνο. Αντικαταστάθηκε από το "ΠΡΕΒΕΛΗΣ". Σημειώνουμε ότι στην ίδια γραμμή, πριν τρία χρόνια ήταν το "ΑΡΚΑΔΙ", το οποίο επίσης επωλήθη.

Η πώληση του ΑΠΤΕΡΑ εξασφάλισε στην ANEK κεφάλαια ώστε να προχωρήσει σε αποπληρωμή μέρους των οφειλών της, αλλά παράλληλα θα έχει επί πλέον κέρδη από τη μείωση του λειτουργικού

της κόστους για τους επόμενους χειμερινούς μήνες.

Σύμφωνα τέλος με φήμες, ο Γεράσιμος Αγουδημος αγοράζει μετοχές της ANEK, η οποία επίσης σχεδιάζει να ενδυναμώσει την παρουσία της, δημιουργώντας, αν χρειασθεί, συμμαχίες με άλλες εταιρείες.

Παράλληλα με τα επιχειρηματικά ανοίγματα η ANEK έχει αμείωτη την κοινωνική της προσφορά. Εκτός των άλλων παραμένει ο μεγάλος χορηγός στο πρόγραμμα παρακολούθησης, προστασίας και αύξησης του αριθμού των γυπαετών της Κρήτης.

## Κεφάλαιο 9

---

### Σύγκριση της ANEK με τις ανταγωνίστριες εταιρίες

Η ακτοπλοΐα είναι ένας κλάδος που δεν είναι εύκολο να προσεγγιστεί από πολλές επιχειρήσεις. Και αυτό διότι αφ ενός τα κεφάλαια που απαιτούνται για μια τέτοια προσπάθεια είναι τεράστια αφετέρου υπάρχουν και πολλές άλλες δυσκολίες. Μια τέτοια δυσκολία είναι το γεγονός ότι σε έναν τέτοιο κλάδο υπάρχουν καθιερωμένες δυνάμεις που ελέγχουν την αγορά.

Η αγορά που κυρίως εξετάζουμε είναι αυτή του 'προϊόντος' γραμμή Ελλάδα – Ιταλία. Η A.N.E.K. , η Μίνωα και αργότερα η Superfast ferries μονοπωλούν την αγορά της συγκεκριμένης γραμμής. Η μορφή του κλάδου μπορεί να χαρακτηριστεί ως Αμινές ολιγοπώλιο η και Διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο.

Το αμιγές ολιγοπώλιο συνίσταται από μερικές εταιρίες που παράγουν κατ' ουσία τι ίδιο προϊόν. Έτσι συμβαίνει και στην περίπτωση της ANEK της Μίνωα και της Superfast. Μια εταιρία θα δυσκολευόταν να χρεώσει υψηλότερη τιμή από τους υπόλοιπους ανταγωνιστές ,παρά μόνο σε περίπτωση που θα μπορούσε να διαφοροποιήσει τις υπηρεσίες που προσφέρει. Αν οι ανταγωνιστές παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες ,τότε ο μόνος τρόπος για να αποκτήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι να μειώσει τα έξοδα της. Τα μικρότερα έξοδα επιτυγχάνονται από την επιδίωξη μιας στρατηγικής υψηλότερου όγκου παραγωγής.\*

Και ακριβώς αυτό το γεγονός, ότι δηλαδή δεν μπορούν να διαπραγματευτούν τις τιμές είναι το κύριο χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης γραμμής.

- Αρχικά να αναφέρω ότι πρώτη στην γραμμή μπήκε η Μίνωα Lines το 1981 με το πλοίο F/B Ελ Γκρέκο. Το 1987 μπήκε και το F/B Φαΐδρα και η γραμμή έγινε διπλή. Το '88 μπαίνει και το F/B Κίνγκ Μίνως κάνοντας τρία τα πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή Ελλάδα – Ιταλία.

Η A.N.E.K. Lines έχοντας μαζέψει τα απαραίτητα κεφάλαια από τις γραμμές της στην Ελλάδα μπαίνει στην γραμμή Ελλάδα – Ιταλία το 1989 με τα καινούρια τότε F/B Λατώ και Λισσός.

Η Superfast Ferries μπήκε τελευταία στην γραμμή το 1995 με τα υπερσύγχρονα για την εποχή Superfast I και II. Επίσης με δυο πλοία κάνει την γραμμή Πάτρα – Μπάρι της Ιταλίας που δεν συμμετέχουν οι άλλες δυο εταιρίες.

---

\* πηγή: βιβλίο MARKETING MANATZMENT του PHILIP KOTLER σελίδα 381

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Συμπερασματικά λοιπόν να πούμε ότι η ANEK και η Μίνοα είναι στην γραμμή πολλά περισσότερα χρόνια από την Superfast και αυτό σημαίνει ότι οι δυο εταιρίες υπερέχουν όσον αφορά την εμπειρία τους και την αναγνωσιμότητα τους χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η Superfast υστερεί καθώς πατάει στην δύναμη που της παρέχει το Attica group.

- Το δεύτερο σημείο σύγκρισης των τριών εταιριών είναι **τα δρομολόγια** τους. Η ANEK όπως η Μίνοα και η Superfast έχουν ως προορισμούς από την Πάτρα την Ηγουμενίτσα και την Ανκόνα. Αυτές είναι οι μόνες ομοιότητες στα δρομολόγια τους. Από εκεί και πέρα η Superfast εκτελεί και το δρομολόγιο Πάτρα – Μπάρι. Η Μίνοα πέραν των λιμανιών της Ηγουμενίτσας και της Ανκόνας δένει και στα λιμάνια της Κέρκυρας και της Βενετίας. Τέλος η ANEK εκτός από την Ηγουμενίτσα ,την Κέρκυρα και την Ανκόνα δένει στην Βενετία και στην Τεργέστη.

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

#### Προορισμοί

##### ANEK Lines

Από την Πάτρα για Ηγουμενίτσα □ Κέρκυρα □ Ανκόνα □ Βενετία □ Τεργέστη.

##### Μίνοα Lines

Από την Πάτρα για Ηγουμενίτσα □ Κέρκυρα □ Ανκόνα □ Βενετία.

##### Superfast Ferries

Από την Πάτρα για Ηγουμενίτσα □ Μπάρι □ Ανκόνα.

**Με υπογράμμιση είναι οι προορισμοί που είναι κοινοί για όλους.**

- Το τρίτο σημείο σύγκρισης της ANEK με τον ανταγωνισμό είναι **οι τιμές** και η διαφορές τους. Η ANEK Lines σε αυτόν τον τομέα υπερέχει έναντι των ανταγωνιστών της καθώς έχει τα χαμηλότερα τιμολόγια όλων. Διαθέτει τα χαμηλότερα τιμολόγια σε σχεδόν όλα τα δρομολόγια της. Όσον αφορά τους επιβάτες (σε όλες τις περιόδους χαμηλή – μεσαία – υψηλή ) τα οχήματα (σε όλες τις περιόδους χαμηλή – μεσαία – υψηλή ) και τα δρομολόγια Cargo είναι οι χαμηλότερες όλων.

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

## ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

### Γραμμή Πάτρα - Ανκόνα

#### ΕΠΙΒΑΤΕΣ

A: απλή μετάβαση    E: μετ' επιστροφή  
με πράσινο χρώμα είναι οι χαμηλότερες τιμές

#### Χαμηλή Περίοδος

|            | ANEK |    | MINOAN |    | SUPERFAST |    |
|------------|------|----|--------|----|-----------|----|
|            | A    | E  | A      | E  | A         | E  |
| Κατάστρωμα | 50   | 35 | 52     | 36 | 52        | 36 |
| Αεροπορικά | 70   | 49 | 73     | 51 | 75        | 54 |
| 4κλίνη     | 108  | 76 | 112    | 78 | 119       | 85 |

#### Μεσαία περίοδος

|            | A          | E  | A   | E  | A   | E  |
|------------|------------|----|-----|----|-----|----|
|            | Κατάστρωμα | 50 | 35  | 54 | 38  | 56 |
| Αεροπορικά | 70         | 49 | 75  | 53 | 77  | 55 |
| 4κλίνη     | 130        | 91 | 118 | 83 | 121 | 87 |

#### Υψηλή περίοδος

|            | A          | E   | A   | E   | A   | E   |
|------------|------------|-----|-----|-----|-----|-----|
|            | Κατάστρωμα | 70  | 49  | 72  | 50  | 74  |
| Αεροπορικά | 93         | 65  | 98  | 69  | 103 | 71  |
| 4κλίνη     | 170        | 119 | 162 | 113 | 168 | 118 |

#### Οχήματα

A: απλή μετάβαση    E: μετ' επιστροφή  
με πράσινο χρώμα είναι οι χαμηλότερες τιμές

#### Χαμηλή Περίοδος

|              | ANEK |     | MINOAN |     | SUPERFAST |     |
|--------------|------|-----|--------|-----|-----------|-----|
|              | A    | E   | A      | E   | A         | E   |
| Car μέχρι 6m | 68   | 48  | 71     | 50  | 74        | 51  |
| moto         | 29   | 20  | 32     | 22  | 39        | 27  |
| Bus          | 348  | 244 | 305    | 214 | 304       | 214 |

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### Μεσαία περίοδος

|              | ANEK |     | MINOAN |     | SUPERFAST |     |
|--------------|------|-----|--------|-----|-----------|-----|
|              | A    | E   | A      | E   | A         | E   |
| Car μέχρι 6m | 68   | 48  | 75     | 53  | 75        | 53  |
| moto         | 29   | 20  | 33     | 23  | 40        | 27  |
| Bus          | 396  | 277 | 316    | 221 | 310       | 218 |

### Υψηλή περίοδος

|              | ANEK |     | MINOAN |     | SUPERFAST |     |
|--------------|------|-----|--------|-----|-----------|-----|
|              | A    | E   | A      | E   | A         | E   |
| Car μέχρι 6m | 106  | 74  | 112    | 78  | 118       | 82  |
| moto         | 38   | 27  | 41     | 29  | 53        | 39  |
| Bus          | 456  | 319 | 422    | 295 | 414       | 292 |

### Cargo

με πράσινο χρώμα είναι οι χαμηλότερες τιμές

|                 | ANEK      | MINOAN    | SUPERFAST |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| Φορηγό <7m      | 373 – 413 | 406 – 469 | 445       |
| Trailer         | 600 – 630 | 615 – 648 | 605       |
| Φορηγό 16,5-18m | 606 – 672 | 647 – 721 | 695       |

Από τους παραπάνω πίνακες βλέπουμε ότι η ANEK διατηρεί ένα αξιοσημείωτο πλεονέκτημα όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων. Και αυτό γίνεται πιο εύκολα κατανοητό εάν αθροιστούν τα έξοδα μιας τετραμελούς οικογένειας που θέλει να ταξιδέψει το καλοκαίρι με το αυτοκίνητο της από την Ελλάδα στην Ιταλία. Το συνολικό άθροισμα είναι μικρότερο από τους ανταγωνιστές.

Πρέπει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι και οι τρεις εταιρίες (A.N.E.K. , Μίνοαν ,Superfast) εκτελούν τα δρομολόγια της γραμμής Ελλάδα – Ιταλία με νεότευκτα πλοία που παρέχουν στους επιβάτες τους όλες τις ανέσεις που θα μπορούσε να βρει κάποιος σε ένα υπερπολυτελές ξενοδοχείο έχοντας ως πρώτη τους προτεραιότητα την ασφάλεια των ταξιδιωτών και την συνέπεια των δρομολογίων τους.

•Ένας άλλος τομέας διαφοροποίησης είναι η διαφήμιση που κάνει η κάθε εταιρία. Λόγω του ότι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες η κίνηση στα πλοία είναι αυξημένη λόγω των

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

καλοκαιρινών διακοπών που όλος ο κόσμος πάει η διαφήμιση στον κλάδο είναι εποχιακή. Κατά το καλοκαίρι λοιπόν γίνονται οι περισσότερες καταχωρήσεις στην τηλεόραση τις εφημερίδες και τα περιοδικά ευρείας κυκλοφορίας. Σε αυτόν τον τομέα η ANEK Lines υστερεί διότι η διαφημιστική της προσπάθεια δεν είναι τόσο δυναμική όσο των ανταγωνιστών της. Περισσότερες καταχωρήσεις για την Superfast λιγότερες για την Μίνοα και ακόμα λιγότερες για την ANEK. Αυτό αφορά την διαφημιστική προσπάθεια που γίνεται από τις εταιρίες σε όλη την Ελλάδα. Η συμπεριφορά της ANEK Lines διαφοροποιείται εντελώς όταν αναφερόμαστε στο κοινό της Κρήτης όπου η διαφήμιση της είναι σαφώς αυξημένη.

Τα πράγματα βεβαίως είναι διαφορετικά στα μηνιαία περιοδικά που αφορούν τα ταξίδια και τις εξερευνήσεις. Περιοδικά όπως το Βογιατζερ η το Τραβελερ η το Αϊκόνς συνήθως έχουν διαφημίσεις με τις παραπάνω εταιρίες να προσελκύσουν ένα κοινό που είναι κατεξοχήν απαιτητικό και θέλει το καλύτερο για τα ταξίδια του.

- Μια τελευταία ,αλλά όχι ασήμαντη ,διαφορά είναι το κοινό που εξυπηρετεί η κάθε εταιρία όσον αφορά τους επαγγελματίες οδηγούς. Όπως είναι γνωστό μέσω της Ιταλίας διακινούνται μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα και νταλίκες. Εάν τα εμπορεύματα έχουν προορισμό την Ελλάδα δεν υπάρχει διαφοροποίηση στην επιλογή των οδηγών – επιβατών. Εάν όμως τα εμπορεύματα έχουν προορισμό την Κρήτη τότε τα πράγματα αλλάζουν. Τόσο η ANEK όσο και η Μίνοα έχουν θεσπίσει διαφορών ειδών προσφορές που συνοδεύονται από σημαντικές προσφορές στο ταξίδι με το πλοίο για την Κρήτη. Με αυτόν τον τρόπο ωθούν κατά κάποιο τρόπο τον επαγγελματία οδηγό – επιβάτη να επιλέξει μια εκ των δυο εταιριών.

## Κεφάλαιο 10

---

### Συμπεράσματα

Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλο κύρος. Από το Δεκέμβριο του 1998, με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διασφάλισε την ανοδική της πορεία. Με τη διεύρυνση του εμπορικού της δικτύου, με την δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, με την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και των προκλήσεων στο ναυτιλιακό χώρο, με την υλοποίηση εύστοχων στρατηγικών Marketing που λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές ιδιομορφίες και τις επιμέρους ιδιαιτερότητες τις κάθε αγοράς, ενεργοποιεί αποδοτικά και ανταγωνιστικά τόσο το συνολικό δυναμικό της όσο και το μεγάλο δίκτυο πωλήσεων και πρακτορείων που την αντιπροσωπεύουν, σε Ελλάδα και Ευρώπη.

Παράλληλα, η ANEK είναι **κοινωνικά ευαισθητοποιημένη** και με υπευθυνότητα προσφέρει χρόνια τώρα στο κοινωνικό σύνολο, μέσα από μεγάλες περιβαλλοντικές, αθλητικές, πολιτισμικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα, ενισχύει προσπάθειες διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και προβολής της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης, συμμετέχοντας στην τουριστική προβολή της χώρας. Βρίσκεται πάντα, έμπρακτα και διακριτικά & στο πλευρό συνανθρώπων μας που έχουν ανάγκη την συνδρομή της.

Το Δεκέμβριο του 2008, στο πλαίσιο της ετήσιας απονομής των " 5th Greek Shipping Awards " που διοργάνωσε η **Lloyd's List**, η ANEK βραβεύτηκε ως **«Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία»**.

Από την γέννηση της εταιρείας & τον κατάπλου του πρώτου πλοίου της, του θρυλικού ΚΥΔΩΝ, μέχρι τις μελετημένες στρατηγικές αποφάσεις της σημερινής Διοίκησης, η ANEK LINES λειτουργεί χωρίς παρέκκλιση, με υπευθυνότητα και συνέπεια, αναπτύσσει και βελτιώνει τον αξιόπιστο στόλο της, το ειδικευμένο προσωπικό της και τις άψογα παρεχόμενες υπηρεσίες της. Και όλα αυτά πάντα με κύριο γνώμονα το συμφέρον του επιβατικού κοινού που μακροπρόθεσμα εξασφαλίζει και την ευρωστία του δικού της φέροντος μετοχικού οργανισμού.

## ΠΗΓΕΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

### Έντυπα

1. Γ. Λεονταρίτης «Ελληνική εμπορική Ναυτιλία (1453 – 1850)»
2. Ν. Σβορόνος, *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα, Θεμέλιο, 1992 (13η έκδοση), σ. 100.

### Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις στο Internet

1. [www.anek.gr](http://www.anek.gr) επίσκεψη στο επίσημο Site της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας Κρήτης την Παρασκευή 17 Μαρτίου 2009
2. [www.Minoan.gr](http://www.Minoan.gr) επίσκεψη στο επίσημο Site των Μινωικών Γραμμών (Minoan Lines) την Παρασκευή 17 Μαρτίου 2009
3. [www.superfast.com](http://www.superfast.com) επίσκεψη στο επίσημο Site της Superfast Ferries την Παρασκευή 17 Μαρτίου 2009
4. [www.AtticaGroup.gr](http://www.AtticaGroup.gr) επίσκεψη στο επίσημο Site της Attica Group της οποίας μέλος είναι η ναυτιλιακή εταιρία Superfast Ferries την Παρασκευή 17 Μαρτίου 2009
5. [www.portnet.gr](http://www.portnet.gr) Επίσκεψη σε Site που ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία την Τρίτη 28 Μαρτίου 2009
6. [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr) επίσκεψη στο Site της οικονομικής εφημερίδας Ναυτεμπορικη την Τρίτη 28 Μαρτίου 2009
7. [www.elia.gr](http://www.elia.gr) επίσκεψη την Τρίτη 28 Μαρτίου 2009



8. [www.yen.gr](http://www.yen.gr) επίσκεψη στο site του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας την Τετάρτη 29 Μαρτίου 2009
9. [www.reporter.gr](http://www.reporter.gr) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 29 Μαρτίου 2009
10. [www.pathfinder.gr](http://www.pathfinder.gr) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 29 Μαρτίου 2009
11. [www.anomoti.gr](http://www.anomoti.gr) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
12. [www.touristnews.gr](http://www.touristnews.gr) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
13. [www.hellinicworld.com](http://www.hellinicworld.com) Επίσκεψη στο Site που ασχολείται με τον Ελληνισμό την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
14. [www.eu2003.gr](http://www.eu2003.gr) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
15. [www.tanea.gr](http://www.tanea.gr) επίσκεψη στο site της εφημερίδας 'τα Νέα' την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
16. [www.geocities.com/sfetel/gr/shops\\_g.htm](http://www.geocities.com/sfetel/gr/shops_g.htm) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
17. <http://museum.yen.gr/history.htm> επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
18. <http://fhw.gr/chronos/13/gr/economy/choros/01.html>  
επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009

19. [www.deloitte.com](http://www.deloitte.com) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
20. [www.elesme.gr/elesmeqr/provlimatismoi.htm](http://www.elesme.gr/elesmeqr/provlimatismoi.htm) επίσκεψη στο Site την Τετάρτη 13 Απριλίου 2009
21. [www.seetha.gr/seetha/default.asp](http://www.seetha.gr/seetha/default.asp) επίσκεψη στο Site την Πέμπτη 14 Απριλίου 2009
22. διαδικτυακός τόπος *Gnomon Performance S.A. Portal* επίσκεψη στο Site την Πέμπτη 14 Απριλίου 2009
23. [www.apodimos.com](http://www.apodimos.com) συντάκτης **Γιάννης Τόλιας** επίσκεψη στο Site την Πέμπτη 14 Απριλίου 2009

#### ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Ελληνικές Λιμενικές Αρχές (Πάτρας και Ηγουμενίτσας)
2. Τράπεζα της Ελλάδος
3. Lloyd's, world fleet statistics