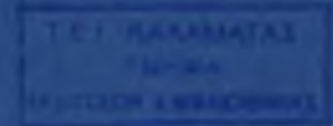


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ



ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΕΓΕΑΝ AIRLINES ΓΙΑ ΤΑ
ΕΤΗ 2005 2006 2007 2008



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΚΟΥΠΟΥΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	1
Εισαγωγή.	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:	
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ (Aegean Airlines).	
1.1 Ιστορική Αναδρομή.	7
1.2 Οργανόγραμμα.	11
1.3 Στόλος.	13
1.4 Κοινωνική Ευθύνη.	14
1.4.1 Παιδικά Χωριά SOS.	14
1.4.2 Aegean- Κοντά στους νέους.	14
1.4.3 Η Aegean χορηγός του Συνηγόρου του Παιδιού	15
1.5 Βραβεύσεις.	16
1.6 Συνεργαζόμενες εταιρείες.	18
1.6.1 Lufthansa.	18
1.6.2 Tap Portugal.	19
1.6.3 Brussels Airlines.	19
1.6.4 bmi.	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.»	
2.1 Πολιτική/Νομική διάσταση.	21
2.2.Οικονομική Διάσταση.	22
2.3 Κοινωνικοπολιτιστική Διάσταση.	23
2.4 Δημογραφική Διάσταση.	23
2.5 Τεχνολογική Διάσταση.	24
2.6 Παγκόσμια Διάσταση.	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	
3.1.Παρουσίαση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό.	26
3.2 Ολυμπιακή Αεροπορία.	26
3.2.1 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.	28
3.2.2 Μακεδονικές Αερογραμμές.	28
3.3 Aeroland.	29
3.4 Air Sea Lines.	29
3.5 Astra Airlines.	30
3.6 Athens Airways.	31
3.7 Euroair.	32
3.8 Hellas Jet.	33
3.9 Hellenic Imperial Airways.	33
3.10 Sky Express.	34
3.11 Sky Wings.	34
3.12 Βερνίκος Αεροπλοΐα.	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.» ΒΑΣΕΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ	36
4.1 Αριθμοδείκτες- Γενικά.	36
4.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας (Liquidity Ratios).	41
4.2.1 Γενικής Ρευστότητας.	41
4.2.2 Ειδικής Ρευστότητας.	42
4.2.3 Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας.	43
4.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity Ratios).	44
4.3.1 Προβλέψεων για ζημιές.	44
4.3.2 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεων Απαιτήσεων.	45
4.3.3 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων.	45
4.3.4 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων.	46
4.3.5 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων.	47
4.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας (Profitability Ratios).	48
4.4.1 Αποδοτικότητας Ενεργητικού.	48
4.4.2 Μικτού Περιθωρίου ή Μικτού Κέρδους.	49
4.4.3 Καθαρού Περιθωρίου ή Καθαρού Κέρδους.	50
4.4.4 Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων.	51
4.4.5 Ρευστοποίησης Περιουσίας.	52
4.4.6 Κεφαλαιακής Επάρκειας.	53
4.5 Αριθμοδείκτες Δαπανών Λειτουργίας.	54
4.5.1 Αποσβέσεων προς καθαρές πωλήσεις.	54
4.5.2 Εξόδων λειτουργίας προς πωλήσεις.	54
4.6 Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας.	55
4.6.1 Ιδίων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια.	55
4.6.2 Χρηματοδότηση Παγίων.	56
4.6.3 Δανειακή Επιβάρυνση.	57
4.7 Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες.	58
4.7.1 Εσωτερική Αξία Μετοχής.	58
4.7.2 Ταμειακή ροή.	59

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5
ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.»

5.1 Εισαγωγή της εταιρίας στο Χρηματιστήριο.	60
5.2 Επενδύσεις 2005- 2006.	62
5.3 Επενδύσεις 2007.	63
5.3.1 Επενδύσεις διακρατούμενες ως την λήξη.	63
5.3.2 Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρίες.	64
5.3.3 Επενδύσεις σε συνδεδεμένες εταιρίες.	64
5.4 Επενδύσεις 2008.	65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 2005 ΕΩΣ ΤΟ 2008.

6.1 Σύγκριση μεταξύ των ετών 2005- 2006.	66
6.2 Γενική επισκόπηση της εταιρίας για το έτος 2007.	67

6.3 Γενική επισκόπηση της εταιρίας για το έτος 2008.	68
Επίλογος.	71
ΠΗΓΕΣ	73
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	
Ισολογισμοί.	74

Εισαγωγή.

Η Aegean θεωρούμε ότι είναι μια επιχείρηση που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στρατηγικά. Ο λόγος είναι ότι σε μια αγορά αεροπορικού προϊόντος όπως η ελληνική, που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη του εθνικού αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η Aegean ήταν η μοναδική από τις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες που παρουσιάστηκαν μετά την άρση του μονοπωλίου, που κατάφερε όχι απλά να επιβιώσει αλλά να καταφέρει επιτυχημένες συγχωνεύσεις με δύο εταιρίες (Cronus Airlines και Air Greece) και να κερδίσει μερίδιο αγοράς που αντιστοιχεί περίπου στο 49% της κίνησης εσωτερικού.

Ήταν κοινό μυστικό από την αρχή της εμφάνισης των ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών ότι η ελληνική αγορά δεν έχει χώρο για παραπάνω από δύο- τρεις εταιρίες από τη στιγμή που υπάρχει η Ολυμπιακή. Αυτό όμως που έκανε την Αεροπορία Αιγαίου να αποδειχθεί κραταιά δύναμη μεταξύ των παικτών που υπήρχαν στον "αεροπορικό χάρτη", ήταν σε μεγάλο βαθμό η αποτελεσματική διοίκηση που αποτελείται από τους μεγαλύτερους χρηματοοικονομικούς ομίλους της χώρας και οι στρατηγικές επιλογές που ακολούθησε η τελευταία.

Η Aegean Airlines είναι ο μεγαλύτερος ελληνικός αερομεταφορέας από πλευράς επιβατικής κίνησης, ενώ έχει αυξανόμενη παρουσία στις διεθνείς προγραμματισμένες πτήσεις, μεταξύ της Ελλάδας και προορισμών της Ευρώπης και των γειτονικών χωρών. Το 2008 η Aegean μετέφερε 6 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας αύξηση 14% σε σχέση με το 2007. Η εταιρεία έχοντας παραλάβει ήδη 21 ολοκαίνουργια Airbus 320/321 λειτουργεί σήμερα με ένα συνολικό στόλο 31 αεροσκαφών με μέση ηλικία τα 2 έτη, στις προγραμματισμένες πτήσεις της. Η Aegean καλύπτει 48 τακτικά δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού εκτελώντας συνολικά 200 πτήσεις την ημέρα. Η Aegean έχει γίνει αποδεκτή και είναι σε διαδικασία ένταξης στην μεγαλύτερη και ισχυρότερη παγκόσμια αεροπορική συμμαχία, στην STAR ALLIANCE. Στην πορεία των 10 χρόνων ιστορίας της, η Aegean έχει βραβευθεί έξι φορές από τον European Regions Airline Association (ERA) σε αναγνώριση της απόδοσής της, της εμπορικής επιτυχίας και της αφοσίωσης της στην ικανοποίηση των πελατών. Επιπλέον, η Aegean έχει βραβευθεί επανειλημμένα από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών ως ο σπουδαιότερος συντελεστής στην αύξηση της κίνησης επιβατών του αεροδρομίου. Πρόσφατα

διακρίθηκε με το βραβείο Skytrax World Airline ως η καλύτερη περιφερειακή αεροπορική εταιρία της Ευρώπης για το 2009.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση μιας εταιρίας, δεν πρέπει να πραγματοποιείται μονομερώς, αξιολογώντας δηλαδή μόνο τους «αριθμούς» που προκύπτουν κάθε χρόνο, αλλά και όλο το πλαίσιο της αγοράς, στο οποίο κινείται η επιχείρηση και την ικανότητά της να αντιμετωπίζει τους όποιους κραδασμούς, αυτή δημιουργεί. Έτσι σημαντικά στοιχεία, όπως ο ανταγωνισμός, οι κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες της εποχής, καθώς και η πορεία της παγκόσμιας αγοράς, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη μελέτη των οικονομικών της αποτελεσμάτων.

Η παρούσα εργασία, έχει σαν αντικείμενο μελέτης τη χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρίας, για τα έτη 2005, 2006, 2007 και 2008. Μέσα από την ανάλυση αυτή είναι δυνατό να διαπιστωθεί η πορεία εξέλιξης της εταιρίας, αν ήταν θετική ή αρνητική, καθώς και τους παράγοντες που συνετέλεσαν σε αυτή την πορεία.

Έτσι, στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια παρουσίαση της εταιρίας ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., μέσα από μια ιστορική αναδρομή, που μας δείχνει την πορεία εξέλιξή της στο χρόνο. Επιπλέον, δίνονται στοιχεία όπως η μετοχική της σύνθεση, ο στόλος που διαθέτει, οι βραβεύσεις που έχει τύχει, αλλά και η κοινωνική της προσφορά. Τέλος, παρουσιάζονται και οι συνεργασίες, που έχει πραγματοποιήσει, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, σαν προϊόν της θετικής εξελικτικής πορείας που έχει.

Οι παράγοντες, που επηρέασαν και επηρεάζουν την εξέλιξη της εταιρείας, παρουσιάζονται στο δεύτερο κεφάλαιο και αφορά στις πέντε διαστάσεις, πολιτική/νομική, οικονομική, κοινωνικοπολιτική, δημογραφική, τεχνολογική και παγκόσμια. Σημαντική είναι και η ύπαρξη ανταγωνισμού, για την πορεία της εταιρίας, η οποία και παρουσιάζεται στο τρίτο κεφάλαιο, όπου αναφέρονται όλες οι ελληνικές αεροπορικές εταιρίες.

Στη συνέχεια, στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται αναλυτική παρουσίαση των χρηματοοικονομικών στοιχείων της εταιρίας, μέσα από τις αναλυτικές ετήσιες εκθέσεις που εκδίδει κάθε χρόνο, που περιλαμβάνει διαγραμματική απεικόνιση συγκρίσεις μεταξύ των ετών 2005, 2006 και 2007, αλλά και σχολιασμό αυτών. Ακολούθως στο πέμπτο κεφάλαιο, γίνεται επενδυτική ανάλυση της εταιρίας, που αφορά τόσο στη συμμετοχή της στο χρηματιστήριο, αλλά και στις δαπάνες της εταιρίας για βελτίωσή της. Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο, γίνεται μια γενική επισκόπηση της εταιρίας, στην οποία παρουσιάζεται η αντανάκλαση της δραστηριοποίησης της

εταιρίας και της πορείας της στα θετικά και σταδιακά βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα, που έχει κάθε χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ (Aegean Airlines).

1.1 Ιστορική Αναδρομή.

Η ίδρυση της AEGEAN AVIATION έγινε το έτος 1987 από τους κ. Αντώνη και Νικόλαο Συμιγδαλά. Το 1992 η εταιρεία πήρε άδεια λειτουργίας και εκτελούσε ναυλωμένες διεθνείς πτήσεις με liai jet από την Ισπανία μέχρι και τη Σιβηρία. Έτσι έγινε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που αποκτά άδεια αερομεταφορών. Δύο χρόνια αργότερα η AEGEAN AVIATION κάνει την είσοδό της στον όμιλο εταιρειών Βασιλάκη, ο οποίος επενδύει σε ιδιότητα Learjet για πτήσεις από VIF από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο.

Το Μάρτιο του 1999 ιδρύεται η AEGEAN AIRLINES και το Μάιο του ίδιου έτους πραγματοποιούνται οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με δυο ολοκαίνουργια ιδιότητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems. Κάθε αεροσκάφος έχει τέσσερις αθόρυβους κινητήρες που εξασφαλίζουν άνεση και ταχύτητα μεταφοράς. Τον Ιούνιο του 1999 η Aegean πετάει στη Ρόδο και στα Χανιά ενώ τον Οκτώβριο μεγαλώνει το στόλο της ενσωματώνοντας ένα τρίτο RJ και πετώντας σε τρεις νέους προορισμούς, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα. Σημαντική στιγμή στην ανάπτυξη της εταιρείας είναι ο Δεκέμβριος του 1999, οπότε και συγχωνεύεται με την Air Greece.. Ο στόλος αυξάνεται με την παραλαβή ενός αεροσκάφους του ίδιου τύπου και των τριών ATR 72 και 2 FOKKER της Air Greece. Η Μυτιλήνη, τα Γιάννενα και η Σαντορίνη αποτελούν τρεις νέους προορισμούς.

Τον Ιούλιο του 2000 γίνεται παραλαβή δύο ολοκαίνουργιων AVRO RJ 100. Τώρα η Aegean πετάει σε 11 προορισμούς σε όλη την Ελλάδα με περισσότερες από 80 πτήσεις καθημερινά με 6 ολοκαίνουργια τετρακινητήρια AVRO RJ 100 και 3 ATR 72. Η ανοδική της πορεία είχε σαν αποτέλεσμα να βραβευθεί τον Οκτώβριο του 2000 ως η τρίτη καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη, από το Σύνδεσμο

Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών εταιρειών ERA. Μέλη της ERA είναι 83 αεροπορικές εταιρείες, 43 αεροδρόμια και 110 εταιρίες από τον ευρύτερο αεροπορικό και κατασκευαστικό χώρο.

Σημείο αναφοράς επίσης για την πορεία της Aegean αποτελεί ο Απρίλιος του 2001, οπότε η εταιρεία ενώνει τις δυνάμεις της με την CRONUS Airlines, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό. Στον πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 1), παρουσιάζονται τα σημαντικότερα γεγονότα στην εξέλιξη της εταιρείας από το 1992 έως τα τέλη του 2009.

Πίνακας 1: Σημαντικότερα γεγονότα στην εξέλιξη της Αεροπορίας Αιγαίου Α.Ε. (1992- 2009)

1992	Η Aegean Aviation γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία που αποκτά άδεια αερομεταφορών.
1994	Είσοδος της Aegean Aviation στον Όμιλο Εταιριών Βασιλάκη. Επένδυση σε ιδιόκτητα Learjet για πτήσεις VIP από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο.
1999, Μάρτιος	Ίδρυση της Aegean Airlines.
1999, Μάιος	Πραγματοποιούνται οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα, προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με 2 ολοκαίνουργια ιδιόκτητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems (British Aerospace). Κάθε αεροσκάφος έχει τέσσερις αθόρυβους κινητήρες που εξασφαλίζουν άνεση και ταχύτητα μεταφοράς.
1999, Ιούνιος	Η Aegean πετάει στη Ρόδο και στα Χανιά.
1999, Οκτώβριος	Παραλαβή ενός τρίτου RJ και η Aegean μεγαλώνει πετώντας τώρα σε 3 νέους προορισμούς: Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.
1999, Δεκέμβριος	Εξαγορά της Air Greece. Ο στόλος αυξάνεται με την παραλαβή ενός τέταρτου RJ και 3 ATR 72. Η Μυτιλήνη και τα Ιωάννινα αποτελούν 2 νέους προορισμούς.
2000, Μάιος	Η Aegean επεκτείνεται και πάλι αποκτώντας τον 11ο

	προορισμό της, τη Σαντορίνη.
2000, Ιούλιος	Παραλαβή δύο ολοκαίνουργιων AVRO RJ 100. Τώρα η Aegean πετάει σε 11 προορισμούς σε όλη την Ελλάδα με περισσότερες από 80 πτήσεις καθημερινά, με 6 ολοκαίνουργια τετρακινητήρια JET AVRO RJ 100 και 3 ATR 72.
2001, Απρίλιος	Η Aegean Airlines ενώνει τις δυνάμεις της με την Cronus Airlines, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό.
2001, Νοέμβριος	Η Aegean εγκαινιάζει την παροχή της υπηρεσίας Business Class και στις πτήσεις εξωτερικού.
2003, Σεπτέμβριος	Η Aegean Airlines και η Air One υπέγραψαν συμφωνία εμπορικής συνεργασίας και χρήσης κοινών κωδικών (code-share) σε επιλεγμένες πτήσεις των δικτύων τους. Με αυτή τη συνεργασία η Aegean επεκτείνει το δίκτυό της και ισχυροποιεί την παρουσία της στην αγορά της Ιταλίας, προσφέροντας συγχρόνως περισσότερες επιλογές στο επιβατικό της κοινό.
2003, Οκτώβριος	Η Aegean λανσάρει το e-ticket (άυλο εισιτήριο) μια πρωτοποριακή υπηρεσία η οποία παρέχει τη δυνατότητα ταυτόχρονης κράτησης και έκδοσης εισιτηρίου. Η Aegean είναι η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρεία που παρέχει e-ticket.
2004, Μάϊος	Ομογενοποίηση του στόλου αποκλειστικά με αεροσκάφη τύπου JET (13 Boeing 737 300/400 και 6 AVRO RJ100).
2004, Μάϊος	Νέος προορισμός: Λάρνακα. Η Aegean ξεκινά τακτικές πτήσεις προς την Κύπρο.
2005, Νοέμβριος	Η Aegean γίνεται partner της Lufthansa. Οι δύο εταιρείες στα πλαίσια της συνεργασίας προσφέρουν στους επιβάτες τους ενιαίους κωδικούς πτήσεων και πολλά πλεονεκτήματα.

2005, Δεκέμβριος	Παραγγελία 8 Airbus A320 από την Aegean Airlines με προοπτική παραγγελίας 12 επιπλέον αεροσκαφών της ίδιας οικογένειας.
2006, Μάρτιος	Η Aegean Airlines και η TAP Portugal ξεκινούν εκτεταμένη συνεργασία.
2006, Ιούλιος	Αγορά 3 επιπλέον Airbus A320.
2007, Μάρτιος	Παραλαβή των τριών πρώτων Airbus A320.
2007, Ιούλιος	Εισαγωγή της Aegean στο Χρηματιστήριο Αθηνών.
2007, Σεπτέμβριος	Η Aegean προχωρά σε παραγγελία 6 επιπλέον Airbus A320. Με την παραγγελία αυτή η Aegean έχει διασφαλίσει συνολικά 25 αεροσκάφη οικογένειας Airbus A320.
2008, Ιανουάριος	Αύξηση της συνολικής παραγγελίας αεροσκαφών Airbus A320/A321 από 25 σε 27. Η συνολική παραγγελία ανέρχεται σε 23 Airbus A320 και 4 Airbus A321
2008, Σεπτέμβριος	Η Aegean έλαβε πιστοποίηση ISO 14001:2004. Η Aegean εφαρμόζει Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης για Εξυπηρέτηση Επιβατών – Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών και Συντήρηση Αεροσκαφών.
2009, Ιανουάριος	Η Aegean και η Brussels Airlines, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία του Βελγίου, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία δίνει τη δυνατότητα στις δύο εταιρείες να εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους.
2009, Οκτώβριος	Η Aegean και η bmi, θυγατρική της Lufthansa και μέλος της Star Alliance, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας
ΠΗΓΗ: http://el.aegeanair.com/Content.aspx?Page=37	

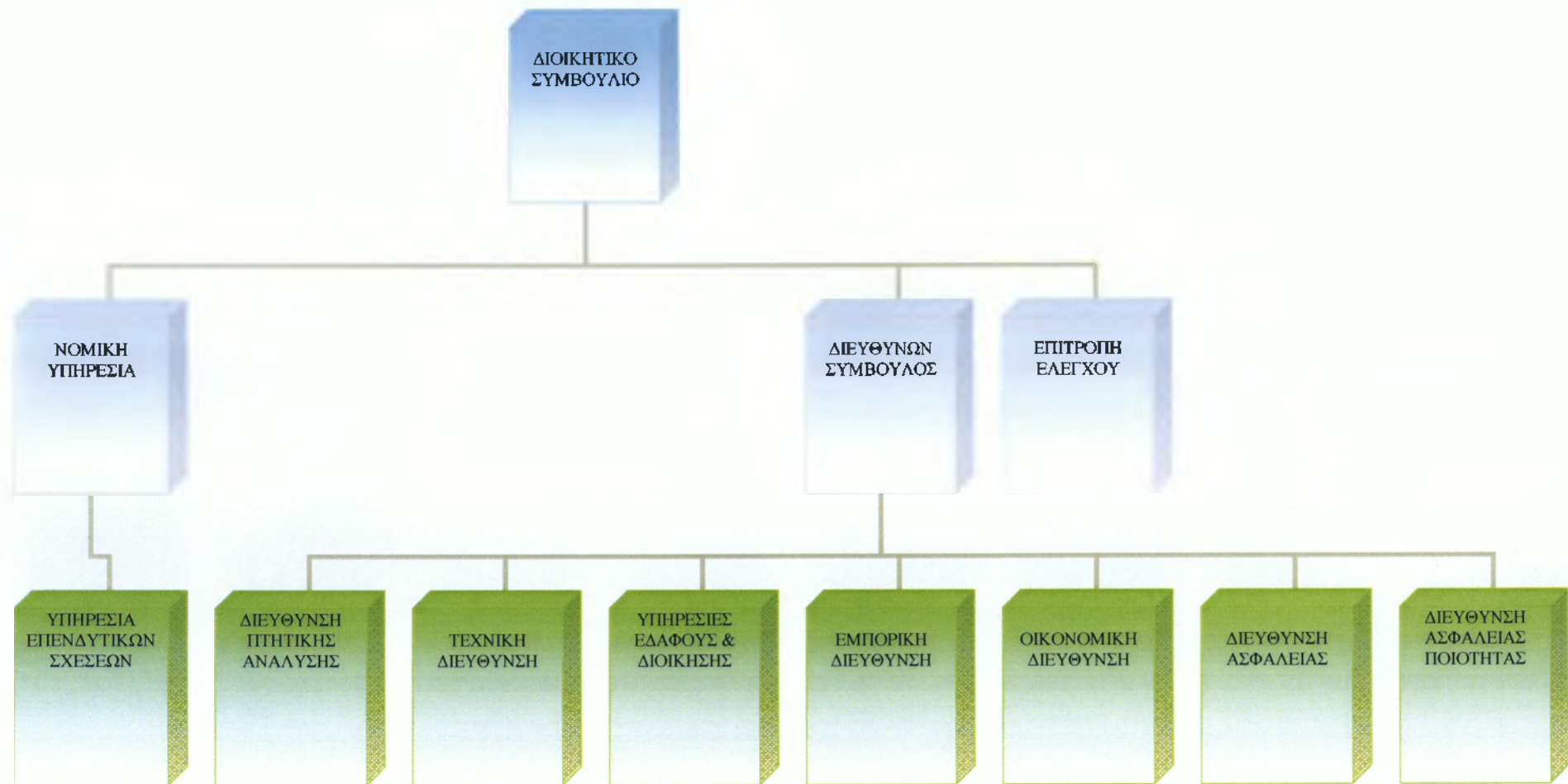
1.2 Οργανόγραμμα.

Το διοικητικό συμβούλιο, ως έχει μέχρι σήμερα, αποτελείται από τους εξής¹:

1. Θεόδωρος Βασιλάκης, Πρόεδρος Δ.Σ. (Εκτελεστικό Μέλος)
2. Ευτύχιος Βασιλάκης, Αντιπρόεδρος Δ.Σ. (Εκτελεστικό Μέλος)
3. Δημήτριος Γερογιάννης, Διευθύνων Σύμβουλος (Εκτελεστικό Μέλος)
4. Γεώργιος Βασιλάκης, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
5. Ιάκωβος Γεωργάνας, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
6. Αναστάσιος Δαυίδ, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
7. Χρήστος Ιωάννου, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
8. Αχιλλέας Κωνσταντακόπουλος, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
9. Παναγιώτης Λασκαρίδης, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)
10. Αλέξανδρος Μακρίδης, Μέλος Δ.Σ. (Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος)
11. Βίκτωρ Πιζάντε, Μέλος Δ.Σ. (Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος)
12. Μάρκος Τσακάνης, Μέλος Δ.Σ. (Μη Εκτελεστικό Μέλος)

Στη συνέχεια ακολουθεί το οργανόγραμμα της εταιρείας, το οποίο απεικονίζει τις υπηρεσίες και διευθύνσεις, από τις οποίες αποτελείται η εταιρεία.

¹ Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2007). *Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις σύμφωνα με τα ΔΠΧΠΧ, για τις χρήσεις 2004- 2005- 2006.*



ΠΗΓΗ: http://el.aegeanair.com/aegeanCMS/uploads/IR/Chart_gr.pdf

1.3 Στόλος.

Έχοντας ως βασική προτεραιότητα την ασφάλεια των επιβατών, η εταιρία έχει επενδύσει σε υπερσύγχρονα, ολοκαίνουρια αεροσκάφη, συστήματα ελέγχου, τεχνική υποστήριξη καθώς και σε συστηματική εκπαίδευση του προσωπικού μας. Η διεξοδική συντήρηση του στόλου γίνεται σε καθημερινό επίπεδο στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου από το τεχνικό τμήμα, το οποίο αποτελείται από μηχανικούς, αεροναυπηγούς και μηχανολόγους. Κάθε αεροπλάνο του στόλου έχει εξοπλιστεί με όλα τα προηγμένα συστήματα ασφαλείας, όπως το ACAS II (Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης στον Αέρα), το EGPWS (Ενισχυμένο Σύστημα Προειδοποίησης Προσεγγίζοντος Εδάφους) και το DFCS (Ψηφιακό Σύστημα Πλοήγησης).

Ο στόλος της Aegean Airlines αποτελείται από 17 AIRBUS A320, 4 AIRBUS A321, 1 BOEING 737-300, 3 BOEING 737-400, 6 AVRO RJ 100 κατασκευής BAE Systems (British Aerospace) και 2 ATR-72-500. Η AEGEAN έχει παραγγείλει συνολικά 27 αεροσκάφη AIRBUS A320/321, τα οποία θα παραδοθούν σταδιακά έως το 2010. Τέσσερα από τα συνολικά 27 αεροσκάφη που ήδη έχουν παραγγελθεί είναι A321, χωρητικότητας 195 θέσεων, δίνοντας την δυνατότητα στην εταιρεία να καλύψει την ευρύτερη γκάμα αποστάσεων και προορισμών από το 2008.

Με την επένδυση αυτή, από το 2008 η Aegean θεωρείται ότι έχει τον νεαρότερο στόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Τα νέα αεροσκάφη θα αντικαταστήσουν τα παλαιότερα του στόλου και θα χρησιμοποιηθούν για την επέκταση του δικτύου στο εσωτερικό και στο εξωτερικό από τις βάσεις της εταιρείας στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Ο στόλος της εταιρίας, σήμερα περιλαμβάνει 33 αεροσκάφη σχετικά νέα και διαμορφώνεται, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα (**Πίνακας 2**)

Πίνακας 2: Τύποι αεροσκαφών και διαθεσιμότητα.

ΟΝΟΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	Αριθμός Επιβατών	Αριθμός Διαθέσιμων Αεροσκαφών.
AIRBUS A321	195	4
AIRBUS A320	168	17
BOEING 737-400	156	3
BOEING 737-300	136	1

AVRO RJ-100	112	6
ATR-72-500	68	2
ΣΥΝΟΛΟ		33
ΠΗΓΗ: http://el.aegeanair.com/Content.aspx?Page=39		

1.4 Κοινωνική Ευθύνη.

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., δραστηριοποιείται κοινωνικά, προσφέροντας ενισχύσεις και ευκαιρίες σε διάφορες κοινωνικές ομάδες. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η εμπλοκή και δράση της εταιρίας σε αυτές τις δραστηριότητες.

1.4.1 Παιδικά Χωριά SOS.

Το 2008 η AEGEAN δραστηριοποιήθηκε και στα Παιδικά Χωριά SOS. Αρχικός στόχος ήταν η διαμόρφωση του κτηρίου του Ξενώνα SOS – ELIZA, που φιλοξενεί κακοποιημένα ή παραμελημένα παιδιά, ηλικίας από μηνών έως και 5 χρόνων.

1.4.2 Aegean- Κοντά στους νέους.

Η Aegean, με αίσθημα κοινωνικής ευθύνης, ενισχύει την Ελληνική περιφέρεια προσφέροντας τη δυνατότητα στους νέους των νησιών μας να επισκεφτούν το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης. Χιλιάδες μαθητές της Γ' Γυμνασίου θα ταξιδέψουν δωρεάν στην Αθήνα από τον τόπο διαμονής τους, για να ζήσουν από κοντά τη μοναδική εμπειρία του νέου Μουσείου και να γνωρίσουν την πολιτιστική τους κληρονομιά.

Στο πλαίσιο του προγράμματος «Aegean – Κοντά στους Νέους», περισσότεροι από 10.000 μαθητές από 208 διαφορετικά Γυμνάσια της νησιωτικής Ελλάδας, ταξίδεψαν αυθημερόν στην Αθήνα με τους συνοδούς – καθηγητές τους ώστε να επισκεφθούν το νέο Μουσείο της Ακρόπολης. Το πρόγραμμα, εφόσον τύχει της έγκρισης και συνδρομής των αρμοδίων υπουργείων, θα ξεκινήσει τον Οκτώβριο 2009 και αφορά όλους τους μαθητές της Γ' Γυμνασίου για τη σχολική περίοδο 2009-

2010. Τα νησιά, τα σχολεία των οποίων αφορά το πρόγραμμα, είναι η Κρήτη, η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά, η Κως, η Λέσβος, η Λήμνος, η Μύκονος, η Ρόδος, η Σάμος, η Σαντορίνη, η Χίος, καθώς και όποια νησιά των άγονων γραμμών προστέθηκαν στο δίκτυο της AEGEAN, από 1/10/09.

Η οργάνωση και υλοποίηση του προγράμματος προϋποθέτει τη συνεργασία των αρμόδιων Υπουργείων και σε αυτό το πλαίσιο έχει ήδη ζητηθεί η έγκριση και πολύτιμη συμβολή του Υπουργείου Παιδείας, του Υπουργείου Μεταφορών ώστε να μη χρεωθούν τα τέλη αεροδρομίων στους μαθητές στις συγκεκριμένες πτήσεις καθώς και του Υπουργείου Πολιτισμού.

1.4.3 Η Aegean χορηγός του Συνηγόρου του Παιδιού

Στις 3 και 4 Ιουλίου 2009 διεξήχθη στην Αθήνα η τρίτη συνάντηση του Συνηγόρου του Παιδιού με την Ομάδα Εφήβων Συμβούλων που λειτουργεί από τον Γενάρη του 2009 με στόχο να μεταφέρει στον Συνήγορο τις απόψεις των παιδιών για θέματα σχετικά με την εφαρμογή και παραβίαση των δικαιωμάτων τους. Η συνάντηση ήταν αφιερωμένη σε ζητήματα που σχετίζονται με τις διακρίσεις, στην αξιολόγηση του έργου της Ομάδας μέχρι σήμερα και στον σχεδιασμό νέων δράσεων.

Σε ανοικτή συζήτηση στην οποία συμμετείχαν και μέλη της Κοινότητας Εφήβων Συμβούλων του Συνηγόρου του Παιδιού, συζητήθηκαν οι ιδέες και προτάσεις των εφήβων για την πρόληψη και καταπολέμηση των διακρίσεων στο σχολικό περιβάλλον. Τα παιδιά αναφέρθηκαν στο πόσο επώδυνη μπορεί να είναι η εμπειρία του να γίνεται κάποιος θύμα διακρίσεων, προσβολών της αξιοπρέπειας και στερεοτυπικής αντιμετώπισης από εκπαιδευτικούς ή συμμαθητές τους για διάφορους λόγους, όπως η καταγωγή, το φύλο, η σχολική απόδοση (καλοί – κακοί μαθητές), η εξωτερική εικόνα, η εμφάνιση, η θρησκεία, η οικογενειακή κατάσταση, η υγεία, η αναπηρία, ο σεξουαλικός προσανατολισμός, κ.α. Ζήτησαν από τον Συνήγορο του Παιδιού να συμβάλει στην καλύτερη επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση των εκπαιδευτικών τους στα θέματα αυτά, στην ενίσχυση της προστασίας των μαθητών από πιθανές παραβιάσεις δικαιωμάτων τους, αλλά και στην ενίσχυση των ευκαιριών που θα διευκολύνουν τους μαθητές να κατανοούν και να συζητούν τα δικαιώματα και τις ευθύνες τους. Η ενίσχυση του ρόλου των μαθητικών συμβουλίων και η καθιέρωση τακτικής ώρας επικοινωνίας σε κάθε τάξη για θέματα σχετικά με την κοινωνική ζωή είναι δύο από τα μέτρα που προτείνουν οι μαθητές για τον σκοπό αυτό.

Την επόμενη μέρα σημαντικό μέρος της συνάντησης εστιάστηκε στα "Δικαιώματα των παιδιών μεταναστών". Τα μέλη της Ομάδας, αφού ενημερώθηκαν για τη νομοθεσία και τις πρόσφατες αλλαγές της, εξέφρασαν την επιθυμία να συμβάλουν στις προσπάθειες του Συνηγόρου του Πολίτη και του Παιδιού για την προστασία των δικαιωμάτων όλων των παιδιών μεταναστών. Ιδιαίτερα μάλιστα τους απασχόλησε το ζήτημα της ισότιμης κοινωνικής συμμετοχής και προοπτικής των αλλοδαπών παιδιών που έχουν γεννηθεί στην Ελλάδα ή έχουν μείνει εδώ για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ειδική αναφορά έγινε επίσης στα παιδιά με αναπηρίες και στα παιδιά που ζουν σε ιδρύματα, όπως και στα ειδικά μέτρα στήριξής τους ώστε να απολαμβάνουν τη συμμετοχή τους στην κοινωνική ζωή χωρίς περιορισμούς και διακρίσεις. Η εφαρμογή των διεθνώς θεσπισμένων δικαιωμάτων τους και η ευαισθητοποίηση όλων των μελών της κοινωνίας γι' αυτά εκφράστηκε ως αίτημα και των ίδιων των εφήβων. Τέλος, η Ομάδα Εφήβων Συμβούλων συζήτησε και προγραμμάτισε νέες δράσεις της για την συνέχιση της αποστολής της στον χρόνο που ακολουθεί.

1.5 Βραβεύσεις.

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι βραβεύσεις που έχει δεχθεί η εταιρία σε διάφορους τομείς από το 1999, έως σήμερα.

1999	Διάκριση από το Διεθνή Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων και την ΥΠΑ, ως άριστα οργανωμένη επιχείρηση η οποία έχει επιτύχει πολύ υψηλά standards ασφάλειας.
2000	Βράβευση από τον ERA (European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, με το χάλκινο μετάλλιο για τη χρονιά 2000/1.
2000	Διάκριση από τη British Aerospace

10/2002- 6/2003	Διαδικασία πιστοποίησης όλου του επιχειρησιακού τομέα της Aegean, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS I (με την υποστήριξη της Lufthansa Consulting). Εκπαίδευση του πτητικού προσωπικού σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS στο εκπαιδευτικό κέντρο της Lufthansa.
2004	Χρυσό μετάλλιο από τον ERA, ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το έτος 2004/2005
2005	Βράβευση για τρίτη φορά από τον ERA, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά 2005/6
2005	3 βραβεία από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης 2. Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά και 3. Ως η συνολικά ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο ΔΑΑ, για το 2004.
2006	4ο βραβείο από τον ERA. Απονέμεται και πάλι στην Aegean το ασημένιο βραβείο της Αεροπορικής Εταιρείας 2006/7
2006	Χρυσό βραβείο από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών. Η Aegean Airlines τιμήθηκε με το χρυσό βραβείο για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών μέσα στο 2005 και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.
2006	Απόκτηση πιστοποίησης IOSA. Επιτυχής ολοκλήρωση της επιθεώρησης που έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος IOSA (Επιχειρησιακός Έλεγχος Ασφάλειας της IATA) που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2005.
2007	Βράβευση από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2006, καθώς και για την

	υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.
2008	Η Aegean είναι η χρυσή νικήτρια του “Airline of the year 2008/9” του ERA. Η Aegean λαμβάνει το χρυσό βραβείο δεύτερη φορά.
2009	Η Aegean βραβεύτηκε από την SKYTRAX ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρία στην Ευρώπη.

1.6 Συνεργαζόμενες εταιρείες.

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., έχει συνάψει επιπλέον συνεργασίες με άλλες αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό να προσφέρει τη δυνατότητα πρόσβασης σε παραπάνω προορισμούς και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών.

1.6.1 Lufthansa.

Η Aegean Airlines και η Lufthansa έχουν συνάψει εκτεταμένη συνεργασία, η οποία προσφέρει στους επιβάτες τους ενιαίους κωδικούς πτήσεων, άνεση στη μετακίνησή τους και πολλά πλεονεκτήματα, όπως:

- Πρόσβαση σε εκτενέστερο δίκτυο προορισμών παγκοσμίως
- Συντονισμένες ανταποκρίσεις μεταξύ των πτήσεών τους που συνδέουν μέσω Φρανκφούρτης και Μονάχου: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά και Ρόδο με Παρίσι, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Βερολίνο, Ανόβερο και Αμβούργο
- Άνετο και ξένοιαστο ταξίδι, καθώς το check-in επιβατών και αποσκευών γίνεται μόνο μία φορά, στο αεροδρόμιο αναχώρησης
- Πρόσβαση στις αίθουσες αναμονής (Business Lounges) των αεροδρομίων, για τους επιβάτες της Business Class
- Δυνατότητα συλλογής και εξαργύρωσης μιλίων στα προγράμματα τακτικών επιβατών και των δυο εταιριών. Τα μέλη της Lufthansa θα συγκεντρώνουν μίλια σε πτήσεις της Aegean και τα μέλη της Aegean σε πτήσεις της Lufthansa.

1.6.2 Tap Portugal.

Η Aegean και η TAP Portugal, μέλος της Star Alliance, έχουν συνάψει εμπορική συνεργασία η οποία περιλαμβάνει την επιχειρησιακή τους δραστηριότητα στις γραμμές Αθήνα/Λισσαβόνα και Θεσσαλονίκη/Λισσαβόνα.

Από τις 26 Μαρτίου 2006, εκτελούνται πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους, που σημαίνει ότι οι πτήσεις και των δύο εταιριών μπορούν να συνδυαστούν, ενώ οι κρατήσεις γίνονται μέσω παγκοσμίων συστημάτων κρατήσεων και εκδίδονται σε ένα εισιτήριο, είτε από την Aegean είτε από την TAP.

Μέσω της συνεργασίας αυτής, η οποία ενέκυψε από τη δυνατότητα ανταποκρίσεων ανάμεσα στα δίκτυα των δύο εταιριών, τόσο η TAP όσο και η Aegean αποκτούν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν κοινούς κωδικούς για πτήσεις μεταξύ επιλεγμένων Ευρωπαϊκών προορισμών και στις πόλεις της Λισσαβόνας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μέσω Ρώμης, Μονάχου και Φρανκφούρτης βελτιώνοντας έτσι τις παρεχόμενες προς το επιβατικό τους κοινό υπηρεσίες.

1.6.3 Brussels Airlines.

Η Aegean Airlines, η πιο δυναμικά αναπτυσσόμενη ελληνική αεροπορική εταιρία και η Brussels Airlines, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία του Βελγίου, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία δίνει την δυνατότητα στις δύο εταιρείες να εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους, προσφέροντας έτσι σημαντικά προνόμια στους επιβάτες τους.

Η συνεργασία αυτή, η οποία έχει τεθεί σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2009, δίνει την δυνατότητα στην Aegean Airlines, να προσθέσει και τις Βρυξέλλες στο δίκτυο πτήσεων εξωτερικού, το οποίο αυξάνεται διαρκώς. Η Aegean Airlines θα προσφέρει θέσεις στην καθημερινή πτήση που πραγματοποιείται από την Brussels Airlines μεταξύ Αθήνας και Βρυξελλών. Παράλληλα, η Brussels Airlines θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Αθήνας, προς άλλους 3 ελληνικούς προορισμούς, την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και τη Ρόδο.

1.6.4 bmi.

Η Aegean, η μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρία και η bmi, θυγατρική της Lufthansa και μέλος της Star Alliance, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία δίνει τη δυνατότητα στις δύο εταιρείες να εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό

στο πλαίσιο των δικτύων τους, προσφέροντας έτσι σημαντικά προνόμια στους επιβάτες τους.

Η συνεργασία αυτή, δίνει τη δυνατότητα στην Aegean να προσφέρει 6 νέες συνδέσεις μέσω Λονδίνου στο δίκτυο πτήσεων εξωτερικού. Η Aegean θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Heathrow προς Μάντσεστερ, Εδιμβούργο, Γλασκώβη, Μπέλφαστ, Αμπερντήν καθώς και προς την πρωτεύουσα της Ιρλανδίας, το Δουβλίνο. Παράλληλα, η bmi θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Αθήνας, προς άλλους 4 ελληνικούς προορισμούς, την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά και τη Ρόδο. Όλες οι πτήσεις θα φέρουν τον κωδικό και των δύο εταιριών ('A3' and 'BD').

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.»

2.1 Πολιτική/Νομική διάσταση.

Οι ελληνικές αερομεταφορές αναπτύχθηκαν μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε κατ' αρχήν από το Νόμο 5017/31, περί Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτός ήταν ο πρώτος νόμος περί αερομεταφορών στην Ελλάδα και ψηφίστηκε επί κυβερνήσεως Ελ. Βενιζέλου, ο οποίος ήταν και ο πρώτος επιβάτης στην ιστορία των ελληνικών αερομεταφορών. Το θεσμικό πλαίσιο εξελίχθηκε από το Νόμο 3560/57 που κύρωσε την ιδρυτική σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Αριστοτέλη Ωνάση σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία (κωδικοποίηση νομοθεσίας Αεροπορικού Δικαίου, Αεροπορικός Κώδικας 1815/88).

Πέραν αυτών ισχύουν οι Διεθνείς Συνθήκες και Συμβάσεις που έχει υπογράψει και επικυρώσει η Ελλάδα (Σύμβαση του Σικάγου και Σύμβαση της Βαρσοβίας) καθώς επίσης και οι διμερείς διακρατικές συμφωνίες. Στη συνέχεια η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου διαμορφώνεται από τις Κοινοτικές Οδηγίες και Κανονισμούς. Η εσωτερική νομοθεσία τροποποιείται αναλόγως, με σκοπό την ενσωμάτωση των εξελίξεων στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας.

Οι 60 διμερείς συμφωνίες που έχουν υπογραφεί από την Ελλάδα διέπονται από το πνεύμα της προστασίας των εθνικών συμφερόντων, όπως αυτό υποστηρίχθηκαν από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία. Οι συμφωνίες αυτές σκοπό είχαν την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών συνδέσεων της χώρας και τη υποστήριξη του τουρισμού και της οικονομίας. Συγχρόνως προστάτευαν την Ο.Α. από τον ανταγωνισμό κατά τρόπο παρόμοιο με την πολιτική άλλων κρατών που στήριζαν τους δικούς τους εθνικούς αερομεταφορείς.

Η αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο των ελληνικών αερομεταφορών, με την κατάργηση του μονοπωλίου της Ο.Α. και το άνοιγμα των αγορών στον ανταγωνισμό, προήλθε από τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που

θεμελίωσαν τις μεταβολές στη φιλοσοφία και στο θεσμικό πλαίσιο των διεθνών και κοινοτικών αερομεταφορών. Έτσι τα εμπόδια εισόδου στην ελληνική εγχώρια αγορά για τους νέους ελληνικούς αερομεταφορείς, αλλά και τους ξένους ανταγωνιστές, άρχισαν να αίρονται σταδιακά. Μέσα σ' αυτά τα πλαίσια ξεκίνησαν τη λειτουργία τους η Air Greece, η Venus, η Cronus και αργότερα η Aegean.

Εδώ θα άξιζε να σημειωθεί η επίδραση την οποία έχει το θεσμικό περιβάλλον για την Aegean αναφέροντας ότι η τελευταία έχει επανειλημμένα απευθύνει καταγγελία για άνιση μεταχείριση της από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Συγκεκριμένα, η Aegean είχε αποστείλει επιστολή στην ΥΠΑ με την οποία ζητεί την κάλυψη των πτήσεων (εξωτερικού) της με προσωπικό ασφαλείας σε περίπτωση απεργίας των συντονιστών εναέριας κυκλοφορίας και μετά από την μη έκδοση απόφασης απέστειλε εξώδικο στις 4/4/2003, αλλά δεν πέτυχε τον στόχο της αφού εξαιρέθηκε από την κάλυψη αυτή και στην απεργία της 19/05/2003 με αποτέλεσμα να ματαιώσει όλες τις πτήσεις εξωτερικού εκείνη την ημέρα και ως εκ τούτου τεράστιο κόστος χρηματοοικονομικό αλλά και κόστος σε φήμη μιας και οι πτήσεις άλλων εταιριών διεξήχθησαν κανονικά.

2.2.Οικονομική Διάσταση.

Αναφέρεται κυρίως στην οικονομική κατάσταση που επικρατεί στη χώρα, στην οποία δραστηριοποιείται η επιχείρηση αλλά και στις γενικότερες οικονομικές εξελίξεις. Οι κύριοι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης στο χώρο των αερομεταφορών είναι η τιμή των αεροπορικών εισιτηρίων καθώς επίσης και το προσωπικό διαθέσιμο εισόδημα. Οι δύο αυτοί παράγοντες θεωρούνται και οι σπουδαιότεροι για την ανάπτυξη των αερομεταφορών. Μάλιστα το μεγαλύτερο μέρος της ανάπτυξης, τα τελευταία 30 χρόνια σε διεθνές επίπεδο προήλθε είτε από μείωση των ναύλων είτε από αύξηση του προσωπικού εισοδήματος.

Επίσης σημαντικός παράγοντας είναι και οι τιμές των ανταγωνιστικών μεταφορικών μέσων (π.χ. τραίνα υψηλής ταχύτητας). Στην ίδια κατηγορία κατατάσσονται και η ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας σε συνδυασμό με την ενθάρρυνση των εμπορικών σχέσεων μεταξύ των χωρών.

Επιπλέον σημαντικό παράγοντα αποτελεί η συναλλαγματική πολιτική που ακολουθεί κάθε χώρα. Για παράδειγμα, η συναλλαγματική υποτίμηση του Αμερικάνικου δολαρίου έναντι των περισσότερων Ευρωπαϊκών νομισμάτων, το 1986,

οδήγησε σε πτώση του τουριστικού ρεύματος από τις Η.Π.Α. προς την Ευρώπη το έτος εκείνο. Με την ενοποίηση όμως του νομίσματος των κρατών μελών της Ε.Ε. τέτοιου είδους προβλήματα έχουν ξεπεραστεί, τουλάχιστον στις πτήσεις μεταξύ των χωρών μελών, και οι αερομεταφορείς οδηγούνται σε ανάπτυξη.

2.3 Κοινωνικοπολιτιστική Διάσταση.

Αναφέρεται στους κοινωνικοπολιτιστικούς παράγοντες που ισχύουν μέσα σε μια κοινωνία και επηρεάζουν την επιχείρηση. Ειδικότερα, αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει μια κοινωνία τα αεροπορικά ταξίδια. για λόγους αναψυχής. Για παράδειγμα τη δεκαετία του '60 και του '70 στην Ελλάδα υπήρχε μειωμένη ζήτηση στα αεροπορικά ταξίδια για λόγους αναψυχής καθώς η διανομή του εισοδήματος και ο τρόπος ζωής τότε δεν επέτρεπαν τέτοιου είδους πολυτέλεια. Κάτι παρόμοιο συνέβαινε και στην κοινωνία της Ιαπωνίας μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, καθώς οι Ιάπωνες έβαζαν σε πρώτη προτεραιότητα την εργασία τους διαθέτοντας ελάχιστο χρόνο για διακοπές. Αντίθετα σήμερα τόσο η κοινωνία της Ιαπωνίας όσο και οι κοινωνίες της Ε.Ε. αντιμετωπίζουν τις διακοπές και κατ' επέκταση και τα αεροπορικά ταξίδια για λόγους αναψυχής, με πολύ ευνοϊκό τρόπο. Επίσης πρέπει να αναφερθούν και οι επιπτώσεις από τις πληθυσμιακές μετακινήσεις κυρίως για λόγους μεταναστευτικούς. Στην Ελλάδα ένα σημαντικό κομμάτι της ανάπτυξης των αερογραμμών οφείλεται στην ύπαρξη μειονότητας σε άλλη χώρα ή χώρες (π.χ. Ελλάδα-Η.Π.Α., Ελλάδα-Αυστραλία).

2.4 Δημογραφική Διάσταση.

Αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στο μέγεθος του πληθυσμού, στην ηλικιακή του δομή και στη διανομή του εισοδήματος και πώς αυτά τα δεδομένα επηρεάζουν την ανάπτυξη μιας επιχείρησης. Η Ελλάδα, βρίσκεται μεταξύ των χωρών με μεσαίο πληθυσμιακό μέγεθος (10 εκατομμύρια περίπου). Αυτό σημαίνει ότι η εσωτερική της ανάπτυξη μπορεί να είναι περιορισμένη αλλά ως μέλος της Ε.Ε. έχει περιθώρια εξωτερικής ανάπτυξης των αερομεταφορών της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Σιγκαπούρη που έχει έναν οικονομικά πετυχημένο αερομεταφορέα με υψηλές προδιαγραφές, την Singapore Airlines λόγω πληθυσμιακού μεγέθους (3 εκατομμύρια περίπου) περιορίζεται σημαντικά η περαιτέρω εσωτερική ανάπτυξή της.

Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι όποιος είναι οικονομικά ανεπτυγμένος και οικονομικά ισχυρός έχει και μεγάλη ζήτηση στις αερομεταφορές στη χώρα του (π.χ. Ιαπωνία). Επίσης χώρες με μεγάλο πληθυσμό ή με μεγάλους ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού τους δεν παρουσιάζουν ανάπτυξη των αερομεταφορών τους διότι το κατά κεφαλήν εισοδήματος είναι σχετικά χαμηλό (π.χ. Αλγερία, Μαρόκο).

2.5 Τεχνολογική Διάσταση.

Η διάσταση αυτή αναφέρεται στις τεχνολογικές τάσεις και στα τεχνολογικά επιτεύγματα που λαμβάνουν χώρα και είναι δυνατόν να επηρεάσουν την επιχείρηση και τη στρατηγική της. Μια νέα τεχνολογία είναι δυνατόν να αποτελεί ευκαιρία για την επιχείρηση που θα τη χρησιμοποιήσει. Ωστόσο μπορεί να αποτελέσει απειλή εάν η επιχείρηση δεν προσαρμοστεί αρμονικά στη νέα τεχνολογία.

Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, η Aegean διαθέτει στο στόλο της έξι ολοκαίνουργια AVRO RJ 100 και 6 BOEING 737-300/400 της τελευταίας δεκαετίας. Επίσης προσφέρει πρωτοποριακές υπηρεσίες στους επιβάτες όπως:

- Παροχή Business Class με μοναδικά προνόμια.
- Ενιαίο τηλέφωνο κρατήσεων για όλη την Ελλάδα με αστική χρέωση.
- Δυνατότητα κράτησης εισιτηρίων μέσω Internet.
- Υπηρεσία WAP μέσω δικτύων κινητής τηλεφωνίας.
- Δυνατότητα αποστολής εισιτηρίου στον τόπο επιλογής του επιβάτη.
- Μια φορά check in κατά την αναχώρηση και για την επιστροφή, για ταξίδια αυθημερόν.
- Ταξιδιωτικά πακέτα.

2.6 Παγκόσμια Διάσταση.

Αναφέρεται στους παράγοντες που αφορούν τις νέες αγορές διεθνώς, τις ήδη υπάρχουσες διεθνείς αγορές που αλλάζουν, τα διεθνή πολιτισμικά δρώμενα όπως επίσης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε αγοράς. Για παράδειγμα, αναφέρεται ότι αναμένεται μεγάλη αύξηση των αεροπορικών εισιτηρίων την περίοδο της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα. Ένας άλλος παράγοντας που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο

ήταν το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου. Η συγκεκριμένη τρομοκρατική ενέργεια δεν άφησε ανέγγιχτη και την ελληνική αεροπορική αγορά που τρόμαξε να συνέλθει μετά τα γεγονότα.

Επίσης ένα εφιαλτικό σενάριο με απολύσεις χιλιάδων εργαζομένων, κλείσιμο αεροπορικών εταιρειών που βρίσκονται σε οριακή κατάσταση, αυξήσεις στις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων και δραματική μείωση των πτήσεων, ανησυχεί την παγκόσμια αγορά. Προς το παρόν οι πολεμικές επιχειρήσεις επηρέασαν ελάχιστα τις δύο ελληνικές αεροπορικές επιχειρήσεις. Ωστόσο η Ολυμπιακή Αεροπορία προχώρησε στην εφαρμογή έκτακτων μέτρων με στόχο την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών, όσο και τη διαφύλαξη της απρόσκοπτης λειτουργίας της εταιρείας μέσα σε μια δύσκολη οικονομικά και λειτουργικά περίοδο. Παρόμοια μέτρα εξετάζει και η Aegean Airlines, αν και προς το παρόν το δίκτυό της δεν εξυπηρετεί προορισμούς προς τη Μέση Ανατολή και δεν χρειάστηκε να αλλάξει ή να μειώσει τις πτήσεις της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

3.1. Παρουσίαση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό.

Πριν αρχίσουμε την ανάλυση του ανταγωνισμού, θεωρήσαμε σκόπιμο να παραθέσουμε το πανόραμα του "ελληνικού ουρανού", όπως διαμορφώνεται σήμερα παραθέτοντας κάποια βασικά στοιχεία για καθεμιά από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται. Εκτός λοιπόν από την Αεροπορία Αιγαίου για την οποία έχουμε ήδη μιλήσει, οι εταιρίες που υπάρχουν στον "ελληνικό ουρανό" παρουσιάζεται παρακάτω.

3.2 Ολυμπιακή Αεροπορία.

Η πρώτη πτήση της Ο.Α., έγινε στις 7 Απριλίου του 1957 και ήταν η πτήση Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Αυτή ήταν η μέρα, στην οποία από την κρατική ΤΑΕ γινόταν η Ολυμπιακή του Αριστοτέλη Ωνάση. Τότε απασχολούσε μόλις 850 άτομα (σήμερα περίπου 5.974 μόνιμους) και είχε 15 αεροσκάφη (14 DC-13 και 1 DC-14). Η ΤΑΕ υπήρχε από το 1946, όμως ο Ωνάσης, που ήταν ένας μεγάλος λάτρης των Ολυμπιακών Αγώνων, έδωσε και στην αεροπορική του εταιρία το όνομα Ολυμπιακή. Δεν φοβόταν να δώσει χρήματα στην εταιρία, γιατί αυτό που ήθελε ήταν η δική του εταιρία να είναι η καλύτερη στο κόσμο. Το 1960 αγόρασε τα πρώτα αεροπλάνα τύπου τζετ (Comet 4B), και το 1963 το πρώτο B707-320 βαμμένο στα χρώματα της Ο.Α.

Το πρώτο τζάμπο, B747-200, το αγόρασε το 1973 και εκτελούσε την πτήση Αθήνα - Νέα Υόρκη. Το 1974 όμως, συνέβη το μοιραίο. Ο γιος του, που ήταν εκπαιδευτής πιλότων στην Ο.Α., χάνει αμέσως μετά την απογείωση του αεροσκάφους του από το Ελληνικό τον έλεγχο του αεροσκάφους και χάνει την ζωή του. Τότε αποφασίζει ο Αριστοτέλης Ωνάσης να επιστρέψει την Ολυμπιακή στο Ελληνικό κράτος. Από τότε ανήκει το 100% της Ο.Α. στο Ελληνικό Δημόσιο. Οι δεκαετίες του 60 και 70, ήταν οι πιο επιτυχείς της ιστορίας της Ο.Α., αλλά από τα μέσα του 80 η

εταιρία άρχισε να έχει μεγάλα οικονομικά προβλήματα τα οποία έβλαψαν πολύ το κύρος της εταιρίας.

Τον Ιούλιο του 1999, η θυγατρική της British Airways, η SpeedWing, ανέλαβε το δύσκολο έργο να κάνει την Ολυμπιακή κερδοφόρα αεροπορική εταιρία. Στις 2 Ιουνίου 2000, όμως οι βρετανοί μανάτζερ, υπό την προεδρία του Ροντ Λίντζ, παρέδωσαν την διεύθυνση της Ο.Α. πίσω στο Κράτος, δίχως την παραμικρή επιτυχία. Και η δεύτερη προσπάθεια πώλησης της ΟΑ απέτυχε, αφού και η κοινοπραξία υπό τον Παύλο Βαρδινογιάννη δεν μπόρεσε να προσκομίσει τις απαραίτητες τραπεζικές εγγυήσεις για τα 102 εκατ. που αντιστοιχούσαν στο ποσό της συμμετοχής της στη νέα εταιρία.

Η Ολυμπιακή μεταφέρει περίπου 7 εκατ. επιβάτες κάθε χρόνο και η πληρότητα των πτήσεών της αγγίζει το 60%. Σήμερα ο όμιλος του εθνικού αερομεταφορέα περιλαμβάνει την Ολυμπιακή Αεροπορία, την Αεροπλοΐα και τις Μακεδονικές Αερογραμμές, καθώς και την εισηγμένη Olympic Catering (τροφοδοσία αεροσκαφών), την Olympic Fuel και την Into-Plane (ανεφοδιασμός των αεροσκαφών με καύσιμα) και την Galileo Hellas (ηλεκτρονικές κρατήσεις).

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 13 B737-400 (όλα ιδιόκτητα) με 144 θέσεις (12 bussines και 132 οικονομικές). Τα αεροσκάφη είναι του 1990 (2x) του 1991 (8x), του 1992 (2x), και του 1993 (1x), 4 A340-313 (μισθωμένα) με 295 θέσεις (32 C και 263 Y). Και τα τέσσερα είναι του 1999, 3 A300B4-605R (2 ιδιόκτητα και 1 μισθωμένο) με 269 θέσεις (28 C και 241 Y). Είναι του 1991, 1992 και του 1993, 1 B737-300 (μισθωμένο) με 136 θέσεις (12 C και 124 C), είναι του 1997.

Το καλοκαίρι του 2001 ήταν να αρχίσει η ανανέωση του στόλου της, αλλά λόγω της ιδιωτικοποίησής δεν έγινε ποτέ. Από τον Ιούνιο του 2001 μέχρι το Φεβρουάριο του 2002, η Ο.Α θα μίσθωνε 11 B737-700 και 4 B737-800 για να αντικαταστήσει τα 11 B737-200. Τα δεκαπέντε αεροσκάφη (τα οποία θα μισθώνονταν από την GECAS για 10 χρόνια) δεν πρόκειται να φτάσουν ποτέ στην εταιρεία. Τα B737-200 αναχώρησαν από την ΟΑ τέλη Οκτωβρίου 2002. Στις 6 Ιουνίου 2002 η εταιρία παρέλαβε ένα ακόμη B737-300 το οποίο αποχώρησε από την εταιρεία τέλη Μαρτίου 2003.

Η Ολυμπιακή ενώνει 50 διεθνείς πόλεις με την Ελλάδα. Στην Γερμανία πετάει προς Βερολίνο (Τέγκελ), Μόναχο, Ντίσελντορφ, Στουτγάρδη και Φρανκφούρτη. Συνολικά 34 φορές προς Αθήνα και 30 προς Θεσσαλονίκη κάθε εβδομάδα από Γερμανία. Εκτελούνται και υπερατλαντικά δρομολόγια προς, π.χ. Γιοχάνεσμπουργκ,

Μόντρεαλ, Νέα Υόρκη. Οι πτήσεις προς Μπάνγκοκ, Μελβούρνη και Σίδνεϋ σταμάτησαν την 1η Νοεμβρίου 2002. Στο εσωτερικό της χώρας ενώνει 35 πόλεις μεταξύ τους, κυρίως όμως με πτήσεις και αεροσκάφη της Αεροπλοΐας.

3.2.1 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα είναι και αυτή μια θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπορίας και εκτέλεσε την πρώτη της πτήση τον Αύγουστο του 1971. Ο βασικός στόχος της εταιρίας αυτής είναι, να συνδέει τα Ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική Ελλάδα. Για αυτόν ακριβώς το σκοπό η εταιρία έχει ένα στόλο από μικρά regional αεροσκάφη με τα οποία μπορεί να προσεγγίσει σχεδόν κάθε αεροδρόμιο της Ελλάδας. Από τις αρχές του 2000 η Αεροπλοΐα μίσθωσε και τα πρώτα της αεροσκάφη τύπου τζετ, δύο B717-200 με 105 θέσεις. Τον Ιανουάριο του 2001 ήρθε επιπλέον ένα ακόμα B717-200. Με αυτά τα αεροσκάφη η Αεροπλοΐα άρχισε να εκτελεί και πτήσεις προς το εξωτερικό. Έδρα των αεροσκαφών αυτών είναι η Θεσσαλονίκη.

Σήμερα η Αεροπλοΐα μεταφέρει περίπου 2 εκατ. επιβάτες ετησίως με την πληρότητα να αγγίζει το 75%. Ακόμη η Αεροπλοΐα, εκτελεί και πτήσεις τσάρτερ εάν ζητηθεί. Η Αεροπλοΐα έχει 21 αεροσκάφη στην κατοχή της: 7 ATR72-202 (2x 1991, 2x 1992, 2x 1993 και 1x 1995) με 68 θέσεις επιβατών, 6 ATR42-320 (3x 1990, 1x 1991) με 50 θέσεις, 3 B717-200 (2x 1999 και 1 2001) με 105 θέσεις και 7 Do228-201 (2x 1984, 3x 1985 και 2x 1986) με 19 θέσεις. Όλα τα αεροσκάφη, εκτός τα 3 B717-200 (αυτά είναι μισθωμένα για 5 έτη από την Bavaria leasing), είναι ιδιόκτητα. Η Αεροπλοΐα ένταξε τον Δεκέμβριο του 2002 δύο επιπλέον ATR42 στο στόλο της.

Εντός της Ελλάδος η Αεροπλοΐα εκτελεί πτήσεις σε περίπου 25 προορισμούς. Με τα δύο B717-200 εκτελεί και δρομολόγια από την Θεσσαλονίκη προς την Αθήνα, το 'μστερνταμ, το Βερολίνο, της Βρυξέλλες, την Κωνσταντινούπολη, την Λάρνακα, το Μόναχο, το Παρίσι και την Στουτγάρδη.

3.2.2 Μακεδονικές Αερογραμμές.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές, είναι μία θυγατρική εταιρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δεν έχουν καμία σχέση με την Macedonian Airlines της ΠΓΔΜ (Σκόπια). Οι Μακεδονικές Αερογραμμές ιδρύθηκαν το 1992, αλλά οι πρώτες πτήσεις της εταιρίας έγιναν το 1998 με παλαιά αεροσκάφη τύπου B727-200 της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές απέκτησαν το 1999 τα πρώτα δικά τους

αεροσκάφη, δύο B737-400, μισθωμένα. Με αυτά τα αεροσκάφη άρχισαν να εκτελούν πτήσεις τσάρτερ, ενώνοντας τα ελληνικά νησιά με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το 2000 η εταιρία παρέλαβε ένα επιπλέον B737-400 με 167 θέσεις. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές έχουν συνάψει συμφωνίες με διάφορους μεγάλους τουριστικούς πράκτορες της Ευρώπης. Την συντήρηση των αεροσκαφών της εταιρίας έχει αναλάβει η τεχνική βάση της Ολυμπιακής. Ακόμη να επισημάνω ότι οι περισσότερες πτήσεις της εταιρίας, δεν εκτελούνται με τον κωδικό SX, αλλά με τον τριψήφιο κωδικό MCS.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές έχουν τρία B737-400 (όλα μισθωμένα) με 167 οικονομικές θέσεις. Τα 2 B727-200 (πρώην αεροσκάφη της O.A.), πωλήθηκαν αντί 1,7 εκατ. \$. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές, εκτελούν πτήσεις τσάρτερ από τα ελληνικά νησιά, την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη προς την Ευρώπη. Την χειμερινή περίοδο.

3.3 Aeroland.

Η Aeroland ιδρύθηκε τον Φεβρουάριο του 2005 με σκοπό την εκτέλεση προγραμματισμένων πτήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ελλάδα, προσφέροντας ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων Καραγιάννη, ο οποίος έχει μακροχρόνια εμπλοκή στον αεροπορικό χώρο στην Ελλάδα. Το φθινόπωρο του 2006 ο όμιλος Καραγιάννη είχε συνομιλίες με την διοίκηση της Varavia για πιθανή εξαγορά της. Οι συνομιλίες δεν καρποφόρησαν.

Η Aeroland διαθέτει αεροσκάφη τύπου Cessna 208B, ενώ εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων από/προς: Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Κω, Λήμνο, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σάμο, Χανιά και Χίο.

3.4 Air Sea Lines.

Η Air Sea Lines ιδρύθηκε στις αρχές του 2004. Λόγω της χρήσης υδροπλάνων η αρχική έκδοση AOC στην Ελλάδα ήταν κάτι σχεδόν ακατόρθωτο. Προκειμένου να κερδίσει χρόνο η διοίκηση της εταιρίας αγόρασε μια μικρή εταιρία αεροταξί, την Pegasus Aviation, η οποία είχε AOC για την μεταφορά επιβατών. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2004 ξεκίνησε την πρώτη εμπορική δραστηριότητα με πτήσεις sightsee πάνω από τους Παξούς. Σταδιακά ο Κρατικός μηχανισμός άρχισε να πιστοποιεί

υδατοδρόμια και έτσι ξεκίνησαν μετ' εμποδίων πτήσεις προς Ιωάννινα, Παξούς και Πάτρα. Γρήγορα η εταιρία έφερε και δεύτερο αεροσκάφος.

Η εταιρία χρησιμοποιεί υδροπλάνα τύπου De Havilland DHC-6 Twin Otter και εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις από και προς: Ιθάκη, Ιωάννινα, Κεφαλλονιά, Λευκάδα, Παξοί και Πάτρα.

3.5 Astra Airlines.

Η εταιρία Astra Airlines ιδρύθηκε το 2008 με έδρα το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης. Βασικοί μέτοχοι της Astra είναι ο Βορειοελλαδίτης επιχειρηματίας Ιωάννης Ζλατάνης, ιδρυτής της «Interviator Ltd» και ο Αναστάσιος Ζηρίνης, που διετέλεσε -μεταξύ άλλων- CEO της Ολυμπιακής Αεροπλοίας.

Η Astra Airlines εκτελεί προς το παρόν μόνο ναυλωμένες πτήσεις (charter), εκ των οποίων η πρώτη πραγματοποιήθηκε στις 5 Ιουλίου 2008, προς Ρόδο. Πελάτες της εταιρίας είναι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, αεροπορικές εταιρείες, σύλλογοι, ομάδες, διοργανωτές συνεδρίων κτλ. που επιθυμούν τη διοργάνωση ταξιδιού άνω των 50 ατόμων. Ειδικότερα, εκτελεί απευθείας ad-hoc και προγραμματισμένα ναυλωμένα δρομολόγια.

Ο προϋπολογισμός του επενδυτικού της προγράμματος ανήλθε σε 8 εκατ. ευρώ και περιλάμβανε την αγορά ενός τετρακινητήριου αεροσκάφους τύπου BAe 146-300, χωρητικότητας 112 θέσεων, αλλά και τη δημιουργία των εγκαταστάσεών της εταιρίας, στο 12ο χλμ. Θεσσαλονίκης-Μουδανιών. Η νέα εταιρία, που θα εκτελεί πτήσεις τόσο εσωτερικού, όσο και προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, απέκτησε την άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τον Ιούνιο 2008.

Η εταιρία επιχειρεί με ένα αεροσκάφος 112 θέσεων τύπου British Aerospace 146-300 και εκτελεί προς το παρόν μόνο ναυλωμένες πτήσεις (charter). Πελάτες της εταιρίας είναι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, αεροπορικές εταιρείες, σύλλογοι, ομάδες, διοργανωτές συνεδρίων κτλ. που επιθυμούν τη διοργάνωση ταξιδιού άνω των 50 ατόμων. Ειδικότερα, εκτελεί απευθείας ad-hoc και προγραμματισμένα ναυλωμένα δρομολόγια.

3.6 Athens Airways.

Η Athens Airways είναι μια ελληνική αεροπορική εταιρία που ιδρύθηκε στις αρχές του 2008. Η βάση της εταιρίας είναι το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας. Διευθύνων σύμβουλος και ιδιοκτήτης της Athens Airways είναι ο κ. Σάκης Ανδριανόπουλος και τα γραφεία της εταιρείας στεγάζονται στο Κορωπί.

Η Athens Airways προχώρησε τον Οκτώβριο του 2008 στην μίσθωση συνολικά τεσσάρων αεροσκαφών από την εταιρία μίσθωσης αεροσκαφών «Airstream International Group» με έδρα την Αγγλία. Τα αεροσκάφη είναι τύπου ERJ-145 της κατασκευαστικής εταιρείας EMBRAER και εξοπλισμένα με 49 θέσεις επιβατών. Το πρώτο αεροσκάφος έφτασε στα χρώματα της εταιρίας την 16/12/2008 στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας και έτσι η εταιρία έλαβε την άδεια πτητικής εκμετάλλευσης (Air Operator Certificate – AOC) στις 16/01/2009 από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Το πτητικό της πρόγραμμα ξεκίνησε η Athens Airways στις 31/01/2009 με το δρομολόγιο Αθήνα - Αλεξανδρούπολη - Αθήνα. Η αρχική επένδυση αναμένεται να ανέλθει σε 10 με 12 εκατ. ευρώ, ενώ το συνολικό ύψος της επένδυσης μέσα στην επόμενη τριετία εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα 25 εκατ. ευρώ. Το business plan προβλέπει ζημιογόνα χρήση το 2009 και λειτουργική κερδοφορία το 2010. Στόχος της Athens Airways αποτελεί να καταστεί η κυριότερη περιφερειακή εταιρία της Ελλάδας, καλύπτοντας ουσιαστικά τους κυριότερους νησιωτικούς και ηπειρωτικούς προορισμούς.

Ο ιδιοκτήτης της Athens Airways, ο κ. Σάκης Ανδριανόπουλος είναι επίσης ιδρυτής και Γενικός Διευθυντής της εταιρίας Helesi-Ελληνική Βιομηχανία Περιβαλλοντικών Συστημάτων. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο AIM του Λονδίνου από τον Νοέμβριο του 2006, ενώ διαθέτει τέσσερα εργοστάσια κατασκευής κάδων απορριμμάτων και απορριμματοφόρων σε Πάτρα, Κομοτηνή, Ιταλία και Αγγλία.

Η Athens Airways διαθέτει αεροσκάφη τύπου Embraer ERJ 145 (49 θέσεων). Τα αεροσκάφη είναι μισθωμένα από την εταιρία «Airstream International Group» και πετούσαν πριν την απόκτησή τους από την ZF στην αγγλική εταιρία FlyBE.

Τον πρώτο προορισμό της εταιρίας αποτέλεσε η Αλεξανδρούπολη (31/1/2009). Αργότερα προστέθηκαν από Αθήνα οι παρακάτω προορισμοί: Καβάλα (από 12/2/2009), Μυτιλήνη (από 27/2/2009), Θεσσαλονίκη (από 12/3/2009), Μύκονο (από 10/4/2009), Σαντορίνη (10/4/2009), Κοζάνη (από 21/5/2009), Χίος (από

28/5/2009), Καστοριά (από 29/5/2009), Ζάκυνθος (από 4/6/2009), Ρόδο (από 11/6/2009) και Κεφαλονιά (από 15/6/2009). Επίσης συνδέει την Θεσσαλονίκη με απ' ευθείας πτήσεις με την Μυτιλήνη και τα Χανιά (από 25/5/2009).

Παράλληλα, στα σχέδια της εταιρίας περιλαμβάνεται και η επέκταση σε πόλεις γειτονικών χωρών. Τέλος στα πλάνα της Athens Airways περιλαμβάνεται και η δραστηριοποίηση στον χώρο των πτήσεων charter.

3.7 Euroair.

Η αεροπορική εταιρία Euroair Ltd. ιδρύθηκε το 1995 ως εταιρία αεροταξί. Πέρα από αυτά τα δρομολόγια, εκτελεί και δρομολόγια αεροδιακομιδής ασθενών, αεροφωτογράφισης, αερομεταφοράς φορτίων και ναυλωμένες πτήσεις κυρίως για επιχειρηματίες.

Μετά από παρουσία 9 ετών στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας, η Euro Air το 2004 αποφάσισε την έναρξη τακτικών εσωτερικών δρομολογίων. Για το σκοπό αυτό προχώρησε στη μίσθωση τριών ελικοφόρων αεροσκαφών τύπου British Aerospace ATP, 64άρων θέσεων. Από τα μέσα Σεπτεμβρίου 2004, ένα εκ των τριών αυτών αεροσκαφών βρισκόταν σταθμευμένο στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας. Τα σχέδια της εταιρίας προέβλεπαν την έναρξη προγραμματισμένων πτήσεων για τον Οκτώβριο 2004, όμως μετά από αλλεπάλληλες αναβολές, η ημερομηνία έναρξης δεν μπόρεσε να κρατηθεί.

Το 2006 ξεκίνησε μια σειρά πτήσεων charter με κάποια σταθερή συχνότητα στο δρομολόγιο Αθήνα – Σκιάθο. Για αυτό το σκοπό μίσθωσε ένα αεροσκάφος Let-410 από την Κροατία. Το συγκεκριμένο αεροσκάφος επεστράφη σχετικά σύντομα στην κροατική εταιρία. Τελικά εν έτη 2007 η Euroair μίσθωσε ένα αεροσκάφος MD83.

Ο στόλος της Euroair αποτελείται από ελικοφόρα αεροσκάφη τύπων BAe ATP, Cessna, Embraer 110, Piper PA 31 και Robinson R44 και από αεροσκάφη τύπου jet (MD-83). Η εταιρία εκτελεί δρομολόγια αεροταξί, αεροδιακομιδής ασθενών, αεροφωτογράφισης, αερομεταφοράς φορτίων και ναυλωμένες πτήσεις κυρίως για επιχειρηματίες. Το 2004 αποφάσισε να μπει και στην αγορά των προγραμματισμένων εσωτερικών δρομολογίων με δρομολόγια για Αθήνα, Μύκονο, Σύρο.

3.8 Hellas Jet [Codes HJ / HEJ]

Με τα «φτερά» της “Air Miles”, μιας ελληνικής επιχείρησης καταξιωμένης στον τομέα των υπηρεσιών ναύλωσης αεροσκαφών, «πετάει» πλέον η “Hellas Jet”. Η νέα ιδιοκτησία της εταιρίας και η ανανεωμένη ομάδα στελεχών της εργάζονται εντατικά για την επανένταξή της, από το Μάιο 2007, στον τομέα των τακτικών δρομολογίων, χωρίς να εγκαταλειφθεί ο χώρος των ναυλωμένων πτήσεων, μια δραστηριότητα που προσέδωσε στην “Hellas Jet” πρόσθετη ευελιξία και ένα ευρύ πελατολόγιο με σημαντικούς tour operators από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η “Hellas Jet” αυτοεξυπηρετείται στον τομέα της τεχνικής συντήρησης των αεροσκαφών της, είναι πιστοποιημένη κατά JAA/EASA Part 145, έχει άδεια λειτουργίας (AOC) HR – 008 από την ΥΠΑ και παραμένει μέλος της IATA. Το προσωπικό της, χειριστές και πλήρωμα, είναι αμιγώς ελληνικό και άρτια εκπαιδευμένο, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.

Τα αεροσκάφη της, τύπου AIRBUS – 320 έχουν καλύψει χιλιάδες ώρες πτήσεων και έχουν μεταφέρει πάνω από 500.000 επιβάτες με ασφάλεια, πιστότητα δρομολογίων και ποιότητα εξυπηρέτησης. Στο τρίπτυχο αυτό είναι βασισμένη και η εκ βάθρων αναδιάρθρωση της εταιρίας ώστε να διατηρήσει αλλά και να επαυξήσει την αξιοπιστία της τόσο προς το επιβατικό της κοινό όσο και προς τους επαγγελματίες του αεροπορικού χώρου.

Η Hellas Jet ενέταξε το 2003 3 αεροσκάφη τύπου Airbus A320-200 (μισθωμένα) με 148 θέσεις επιβατών (16 business και 132 economy) στο στόλο της. Τα αεροσκάφη αυτά προέρχονται από την εταιρία μίσθωσης αεροσκαφών C.I.T.

Η Hellas Jet θα επαναλάβει τις τακτικές πτήσεις της στο εγγύς μέλλον, εξυπηρετώντας απευθείας επιλεγμένους προορισμούς που ανταποκρίνονται στη νέα εμπορική πολιτική της. Στο παρελθόν (έως 10/05/2005) η εταιρία εκτελούσε δρομολόγια προς Βρυξέλλες, Λονδίνο (Heathrow & Gatwick), Παρίσι, Μάντσεστερ, Ζυρίχη (έως 31/10/03).

3.9 Hellenic Imperial Airways.

Η εταιρία συστάθηκε το 2006 και έχει βάση την Αθήνα. Στόχος της Hellenic Imperial Airways, είναι η εκτέλεση προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτήσεων. Πέραν τον επιβατικών δρομολογίων, η εταιρία θα δραστηριοποιείτε και στην

μεταφορά εμπορευμάτων. Οι προορισμοί της Hellenic Imperial θα βρίσκονται στην Ευρώπη, την Μέση Ανατολή, την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου κτλ.

Η εταιρία, βάση πληροφοριών, υπολογίζει να ξεκινήσει πτητικές δραστηριότητες μέσα στο 2007, εκτελώντας τις πρώτες υπερατλαντικές πτήσεις.

3.10 Sky Express.

Η Sky Express είναι μια Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία με βάση το Ηράκλειο της Κρήτης. Η εταιρία ιδρύθηκε το 2005 από επαγγελματίες στον αεροπορικό χώρο με μακρά εμπειρία στις δημόσιες αερομεταφορές και έλαβε την άδεια εκμετάλλευσης στις 30 Ιουνίου του ίδιου έτους. Πρόεδρος και Διευθ. Σύμβουλος είναι ο κ. Μιλτιάδης Τσαγκαράκης (κυβερνήτης και πρώην Γενικός Δ/ντής Ολυμπιακής Αεροπλοΐας) και αντιπρόεδρος και Τεχνικός Δ/ντής ο κ. Γεώργιος Μαυραντωνάκης (πρώην Γενικός Επιχειρησιακός Δ/ντής και Υπόλογος Δ/ντής Ολυμπιακών Αερογραμμών). Τα χρώματα και το έμβλημα της εταιρίας συμβολίζουν την σημαία της ανεξάρτητης Κρήτης (1898-1908).

Το Handling της Sky Express το έχει αναλάβει η Swissport. Η εταιρία άρχισε με ένα αεροσκάφος BAe Jetstream 31, και η πρώτη εμπορική πτήση εκτελέστηκε την 18 Ιουλίου 2005 από το Ηράκλειο στην Ρόδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρία σχεδόν από τις πρώτες ημέρες λειτουργίας της προσέφερε στο επιβατικό κοινό online σύστημα κράτησης θέσεων μέσω της ιστοσελίδας της. Αργότερα (2006) η Sky Express πρόσθεσε στον στόλο της ένα επιπλέον αεροσκάφος BAe Jetstream 31 και ένα Boeing 747-200F με το οποίο εκτελεί δρομολόγια cargo.

Η εταιρία διαθέτει δύο αεροσκάφη τύπου BAe Jetstream 31, χωρητικότητας 19 θέσεων και ένα αεροσκάφος B747-200F για μεταφορές εμπορευμάτων και εκτελεί τακτικά δρομολόγια από και προς: Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ικαρία, Κω, Μύκονο, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σάμο και Σαντορίνη.

3.11 Sky Wings.

Συστάθηκε το 2005, υπολογίζοντας με έδρα την Αθήνα και την χρήση ενός MD-80 να ξεκινήσει charter πτήσεις προς διάφορους προορισμούς. Το business plan της εταιρίας προέβλεπε την ενοικίαση ή χρήση του αεροσκάφους σε χώρες της Μ.

Ανατολής ή της Ινδίας κατά την χειμερινή περίοδο. Το 51% της Sky Wings είναι ελληνικών συμφερόντων και το 49% ανήκει στην ουκρανική Khors Air.

Τον Απρίλιο 2006 η Sky Wings μίσθωσε ένα MD-82 το οποίο παραχώρησε για το διάστημα 1/5/06 - 31/10/06 στην Excel Airways (wet-lease). Το συγκεκριμένο αεροσκάφος το 2007 πήρε τα χρώματα της Sky Wings. General Manager της Sky Wings είναι ο κ. Γρηγόρης Κομνηνός. Η εταιρία χρησιμοποιεί αεροσκάφη MC Donnell Douglas MD-83.

3.12 Βερνίκος Αεροπλοΐα.

Η Βερνίκος Αεροπλοΐα Α.Ε., με το διακριτικό τίτλο VERAVIA, είναι μια εταιρεία του ομίλου ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε.. Δραστηριοποιείται στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών από το 1990, υπό την επωνυμία ΚΑΛ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε. Τον Ιούνιο του 2000 εξαγοράστηκε από την ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε..

Αντικείμενο της δεν είναι η μεταφορά επιβατών, αλλά η αερομεταφορά φορτίων σε Ελλάδα, Κύπρο, Βαλκάνια και σε όλες τις χώρες της Ευρώπης και της λεκάνης της Μεσογείου. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Επιπλέον διατηρεί σε πολλά αεροδρόμια της Ελλάδας δικούς της σταθμούς επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling).

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από τέσσερα Fairchild SA 227-AC, Metro III με χωρητικότητα 18 m³.

Με έδρα το αεροδρόμιο της Αθήνας η Veravia εκτελεί τακτικά δρομολόγια προς: Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο, Κω, Λήμνο, Μυτιλήνη, Χίο, Σάμο και Λάρνακα. Εκτός από τα τακτικά δρομολόγια, η VERAVIA έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιεί οποιοδήποτε δρομολόγιο προς τα περισσότερα αεροδρόμια της Ελλάδας και της Ευρώπης, οποιαδήποτε ημέρα και ώρα².

² <http://www.airliners.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.»

ΒΑΣΕΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

4.1 Αριθμοδείκτες- Γενικά.

Οι αριθμοδείκτες είναι μια σειρά δεικτών που χρησιμοποιούνται κατά την χρηματοοικονομική ανάλυση εταιρειών, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που παρουσιάζει ετησίως στον ισολογισμό της. Η δημιουργία τους οφείλεται στην ανάγκη ύπαρξης ενός εργαλείου που θα δίνει γρήγορα και ευδιάκριτα την πραγματική αξία και η σπουδαιότητα των απόλυτων μεγεθών. Τα αποτελέσματα των αριθμοδεικτών για να έχουν σημασία, θα πρέπει να εκφράζει σχέσεις με οικονομικό ενδιαφέρον και οδηγούν, τον μελετητή, σε συγκεκριμένα αποτελέσματα.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα αποτελέσματα των αριθμοδεικτών παρέχουν μόνο κάποιες ενδείξεις και έτσι ένας μόνο αριθμοδείκτης ποτέ δεν μπορεί να δώσει μια πλήρης εικόνα της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας που εξετάζεται.

Οι αριθμοδείκτες που υπάρχουν γενικά είναι αρκετοί, ώστε να αναφέρονται σε όλο και περισσότερα στοιχεία. Στην παρούσα εργασία όμως θα χρησιμοποιηθούν εκείνοι που χρησιμοποιούνται πιο συχνά στη χρηματοοικονομική ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων και είναι οι εξής:

1. Αριθμοδείκτες ρευστότητας.
2. Αριθμοδείκτες δραστηριότητας.
3. Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας.
4. Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας.
5. Αριθμοδείκτες επενδύσεων.

Επιπλέον για μεγαλύτερη διευκόλυνση της διαδικασίας, δημιουργήθηκε ένας συγκεντρωτικός πίνακας των ισολογισμών της εταιρίας για τα έτη μελέτης (2005- 2006- 2007- 2008- 2009) και των αντίστοιχων καταστάσεων χρήσεως, όπως αυτά

παρουσιάζονται στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, που δημοσιεύονται ετησίως, μιας. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί, ότι η εταιρεία παρέχει λεπτομέρειες για την οικονομική πορεία της εταιρείας μέσα από τις παραπάνω ετήσιες εκθέσεις και συνοπτικές οικονομικές καταστάσεις και όχι αναλυτικούς ισολογισμούς, όπως γνωρίζουμε από άλλες εταιρείες.

Πίνακας 4: Ισολογισμός Εταιρείας 12/ 2005- 12/ 2008.				
	2008	2007	2006	2005
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)				
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία (ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)				
Αυλα περιουσιακά στοιχεία	598,10	301,31	280,54	468,35
Ενσώματα πάγια στοιχεία	72.217,44	27.413,82	26.515,34	48.828,47
Προκαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	76.661,04	77.820,93	32.126,21	4.754,01
Επενδύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις	-	-	0,00	2.531,21
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	3.039,42	12.885,47	9.472,39	9.896,77
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	17.292,04	5.922,27	3.443,62	2.033,54
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών Στοιχείων	169.808,03	124.343,79	71.838,10	68.512,35
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία (ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)				
Αποθέματα	11.564,07	7.468,92	5.872,68	5.284,21
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις:				
Πελάτες Εσωτερικού	2.440,16	2.708,57	2.264,04	3.160,94
Πελάτες Εξωτερικού	9.436,88	8.910,63	27.485,72	4.031,05
Ελληνικό Δημόσιο	24.193,26	14.282,43	5.789,28	6.081,06
Λοιποί χρεώστες διάφοροι	27.469,01	23.300,32	23.660,79	19.376,80
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα	2.698,74	4.677,80	68,26	1.604,07
Φόρος προστιθέμενης αξίας εισπρακτέος	0,00	2.978,27	1.111,91	0,00
Προκαταβολές σε προμηθευτές	3.976,53	3.255,48		
	70.214,59	60.113,50	60.354,52	31.257,93
Προκαταβολές				
Προκαταβολές πελατών	-	-	389,43	195,79
Προκαταβολές προσωπικού	1,67	1,67	1,67	12,43
Εκτελωνιστές - λογαριασμοί προς απόδοση	0,00	2,06	11,61	0,00

Προσωπικό - λογαριασμοί προς απόδοση	251,05	261,66	217,48	141,36
Λοιπές προκαταβολές	58,31	47,93	10,93	(5,24)
Έξοδα επόμενης χρήσης	4.347,11	2.631,96	3.705,34	4.897,89
	4.658,14	2.945,28	4.336,45	4.942,40
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	182.805,35	158.309,59	24.342,66	5.123,83
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	269.242,15	228.837,28	94.906,31	46.608,37
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ)	439.050,18	353.181,07	166.744,41	115.120,72
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (ΠΑΘΗΤΙΚΟ)				
Μετοχικό κεφάλαιο	46.421,11	107.125,65	80.344,23	80.344,23
Υπέρ το άρτιο	144.774,41	144.774,41	42.272,52	42.272,52
Λοιπά αποθεματικά	(7.038,67)	(22.856,72)	8.872,82	811,23
Αποτελέσματα εις νέον	28.618,32	(61.551,65)	97.333,92	122.742,93
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	212.775,16	167.491,69	16.410,01	685,05
Υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	0,00	30.814,89	20.000,00	18.956,60
Υποχρεώσεις από συμβάσεις παραγώγων	4.890,29	13.592,44	-	-
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	42.406,08	0,00	14.244,37	16.358,16
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	4.897,85	4.054,52	3.247,38	2.537,04
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	52.194,21	48.461,84	37.491,75	37.851,80
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	49.996,77	45.800,88	32.597,52	26.336,89
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	0,04	0,00	20.364,24	9.815,41
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης πληρωτέες στην επόμενη χρήση	39.480,09	26.727,25	2.116,70	3.102,63
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.087,20	0,00	0,00	9.636,93

πληρωτέες στην επόμενη χρήση				
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	10.755,48	5.006,95	22.400,30	15.479,12
Δεδουλευμένα έξοδα	20.722,33	11.716,34	10.223,83	6.807,03
Υποχρεώσεις από προεισπραθέντα εισιτήρια	28.183,87	19.640,55	-	-
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοοικονομικών παραγωγών	5.111,51	17.661,80	12.578,78	500,28
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	15.343,53	10.373,77	12.561,28	4.905,58
Προβλέψεις	400,00	300,00		
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	174.080,81	137.227,54	112.842,65	76.583,87
Σύνολο υποχρεώσεων	226.275,02	185.689,38	150.334,40	114.435,67
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	439.050,18	353.181,07	166.744,41	115.120,72

Πίνακας 5: Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων

	2008	2007	2006	2005
Πωλήσεις	611.693,46	482.736,53	401.063,49	340.618,72
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	7.709,64	2.292,45	1.113,05	1.819,63
Κόστος Προσωπικού	(74.797,51)	(65.319,27)	(54.745,57)	(48.315,44)
Αποσβέσεις	(7.288,57)	(4.129,86)	(6.202,90)	(6.560,26)
Λειτουργικά κέρδη	537.317,01	415.579,85	341.228,07	287.562,65
Καύσιμα Αεροσκαφών	(147.920,00)	(95.889,57)	(79.185,19)	(63.651,57)
Συντήρηση αεροσκαφών	(66.770,00)	(56.100,75)	(40.864,81)	(38.109,62)
Τέλη υπέρπτησης	(22.652,00)	(19.458,89)	(15.771,02)	(13.557,35)
Έξοδα επίγειας εξυπηρέτησης	(16.544,00)	(14.964,79)	(11.278,46)	(9.825,02)
Χρεώσεις αεροδρομίων	(82.849,00)	(68.197,55)	(53.348,11)	(49.774,45)
Έξοδα catering	(15.011,00)	(13.141,51)	(10.250,66)	(7.725,53)
Έξοδα διανομής	(42.026,00)	(31.603,15)	(34.652,44)	(33.042,39)
Έξοδα προβολής και διαφήμισης	(7.121,00)	(3.942,60)	(3.456,00)	(2.621,00)

Μισθώσεις αεροσκαφών	(44.686,00)	(36.084,99)	(23.685,80)	(21.233,38)
Αναλώσεις αποθεμάτων	(6.727,34)	(3.603,35)	(3.518,36)	(3.065,43)
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	(34.800,48)	(29.661,82)	(25.213,88)	(19.591,22)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών	(487.106,82)	(372.648,97)	(301.224,73)	(262.196,96)
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων	50.210,19	42.930,88	40.003,34	25.365,69
Χρηματοοικονομικά έσοδα	19.962,14	8.585,59	4.065,86	5.696,60
Χρηματοοικονομικά έξοδα	(32.316,58)	(6.915,32)	(7.099,95)	(11.283,24)
Κέρδη από πώληση θυγατρικών επιχειρήσεων	- 5,00	- 5,00	418,44	0,00
Εσοδα από εκχώρηση δικαιώματος	2.082,19	0,00		
Κέρδη προ φόρων	39.937,94	44.606,15	34.433,27	19.779,05
Φόρος εισοδήματος	(10.472,52)	(8.840,26)	(9.802,58)	(7.893,07)
Κέρδη/ ζημιές χρήσης μετά από φόρους από συνεχιζόμενες δραστηριότητες			24.630,69	11.885,98
Αποτελέσματα χρήσης από διακοπτόμενες δραστηριότητες			2.042,54	3.147,73
Κέρδη μετά από φόρους	29.465,42	35.765,89	26.673,23	15.033,71
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους μητρικής	29.465,42	35.765,89	25.703,43	13.539,17

Δικαιώματα μειωψηφίας	0,00	0,00	969,80	1.494,54
	29.465,42	35.765,89	26.673,23	15.033,71
Μετοχές σε Κυκλοφορία	71.417.100	62.318.755	2.678.141	2.678.141
Βασικά κέρδη ανά μετοχή σε €	0,4126	0,5742	9,60	5,06

4.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας (Liquidity Ratios).

4.2.1 Γενικής Ρευστότητας.

Ο αριθμοδείκτης αυτός, είναι ο πλέον χρησιμοποιούμενος δείκτης και δεν δείχνει μόνο το μέτρο της ρευστότητας μιας επιχείρησης, αλλά και το περιθώριο ασφάλειας, που διατηρεί η διοίκησή της, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε μια δυσάρεστη εξέλιξη στη ροή των κεφαλαίων κίνησης. Ο αριθμοδείκτης ρευστότητας βρίσκεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Όσο μεγαλύτερος εμφανίζεται αυτός ο δείκτης, τόσο καλύτερα από πλευράς ρευστότητας, είναι η θέση της συγκεκριμένης επιχείρησης.

Για την εξεταζόμενη εταιρία (Αεροπορία Αιγαίου), οι δείκτες αυτοί παρουσιάζονται ως εξής ανά έτος:

2008: $[182.805,35 + 70.214,59 + 11564,07] / 174.080,81 = 1,52\%$

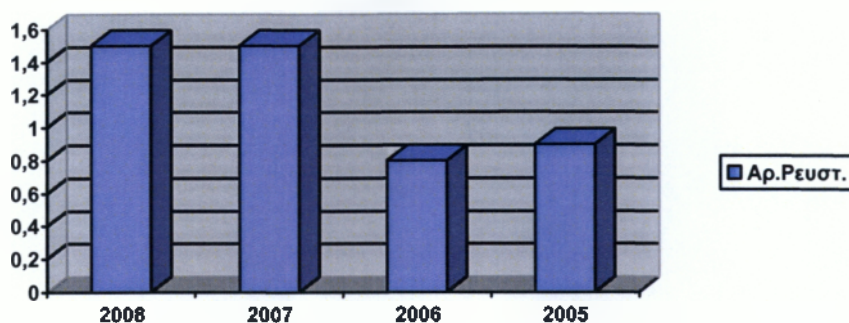
2007: $[158.309,59 + 60.113,50 + 7.468,92] / 150.819,98 = 1,5\%$

2006: $[24.355,11 + 60.380 + 5.872,68] / 112.837,77 = 0,8\%$

2005: $[5.123,83 + 31.257,93 + 5.284,21] / 76.583,87 = 0,9\%$

Για τα έτη 2005 και 2006, όπου ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η εταιρεία δεν παρέχει και τόσο μεγάλη ασφάλεια στους πιστωτές της, αφού κάθε μονάδα βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων δεν καλύπτεται από τα ποσοστά του αριθμοδείκτη. Ο αριθμοδείκτης θα πρέπει να αυξηθεί με στόχο ένα ποσοστό πάνω από 2%, ώστε να αισθανθούν ασφαλείς οι πιστωτές της

εταιρίας. Όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα τα επόμενα έτη παρουσιάζει σταθερή τιμή κοντά στο 2%, παρέχοντας μεγαλύτερη ασφάλεια στους πιστωτές.



4.2.2 Ειδικής Ρευστότητας.

Ο δείκτης αυτός αναδεικνύει την της ικανότητα ή μη, στην εξόφληση των υποχρεώσεων. Πιο συγκεκριμένα δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία καλύπτουν τις υποχρεώσεις. Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Ο δείκτης αυτός είναι ικανοποιητικός όταν βρίσκεται κοντά στη μονάδα, ενώ αντίθετα, μικρότερος της μονάδας δείχνει ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία είναι ανεπαρκή για να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις και θα πρέπει να αναζητηθούν είτε νέα κεφάλαια, είτε έκδοση νέων τίτλων μετοχών κ.α.

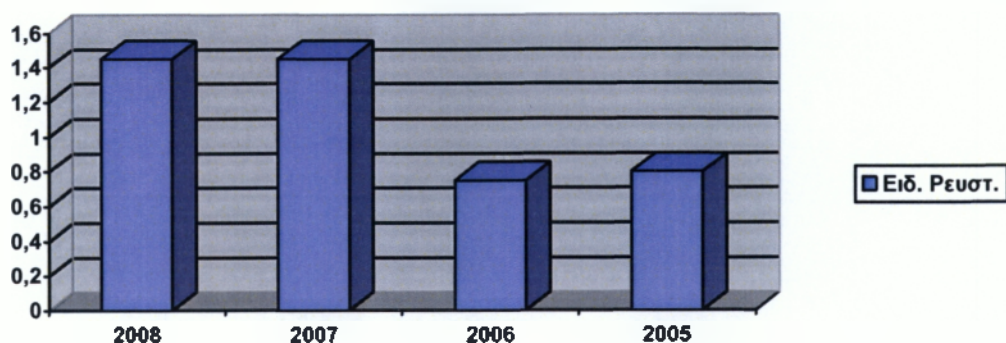
Στην παρούσα περίπτωση ο δείκτης παρουσιάζεται ως εξής:

2008: $[182.805,35 + 70.214,59] / 174.080,81 = 1,45\%$

2007: $[158.309,59 + 60.113,50] / 150.819,98 = 1,45\%$

2006: $[24.355,11 + 60.380] / 112.837,77 = 0,75\%$

2005: $[5.123,83 + 31.257,93] / 76.583,87 = 0,8\%$



Τα αποτελέσματα αυτού του δείκτη είναι αρκετά θετικά ιδιαίτερα τα έτη 2007 και 2008.

4.2.3 Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας.

Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα στοιχεία της εταιρείας καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της και δίνει την εικόνα της επάρκειας ή όχι μετρητών στην εταιρεία σε σχέση με τις τρέχουσες λειτουργικές της ανάγκες. Ο τύπος του αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας είναι ο εξής:

$$\frac{\text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Και αυτός ο δείκτης είναι καλό να βρίσκεται κοντά στη μονάδα. Έτσι, για την εταιρεία μελέτης, ο δείκτης προκύπτει ως εξής:

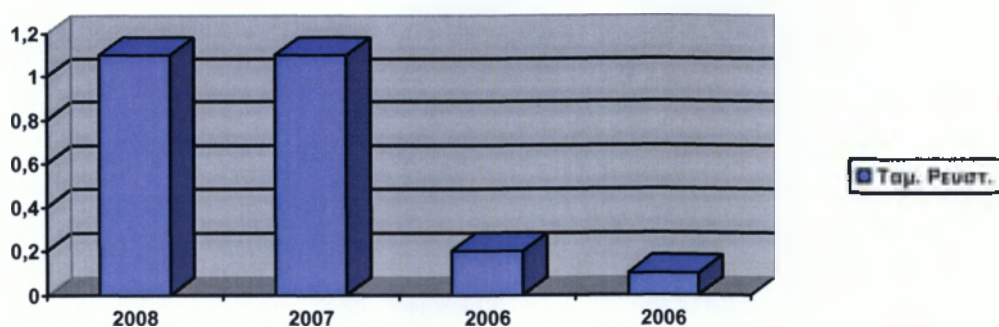
2008: $[182.805,35] / 174.080,81 = 1,1\%$

2007: $[158.309,59] / 150.819,98 = 1,1\%$

2006: $[24.355,11] / 112.837,77 = 0,2\%$

2005: $[5.123,83] / 76.583,87 = 0,1\%$

Τα αποτελέσματα του δείκτη αυτού δείχνουν ότι η εταιρεία τα έτη 2005 και 2006, δεν έχει θετική εικόνα, όμως τα αμέσως επόμενα έτη, η στρατηγική της διοίκησης φαίνεται ότι πέτυχε μια κατακόρυφη βελτίωση.



4.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity Ratios).

4.3.1 Προβλέσεων για ζημιές.

Ένας πολύ χρήσιμος δείκτης για την αξιολόγηση της ποιότητας και ρευστότητας των απαιτήσεων και ορίζεται από τον τύπο:

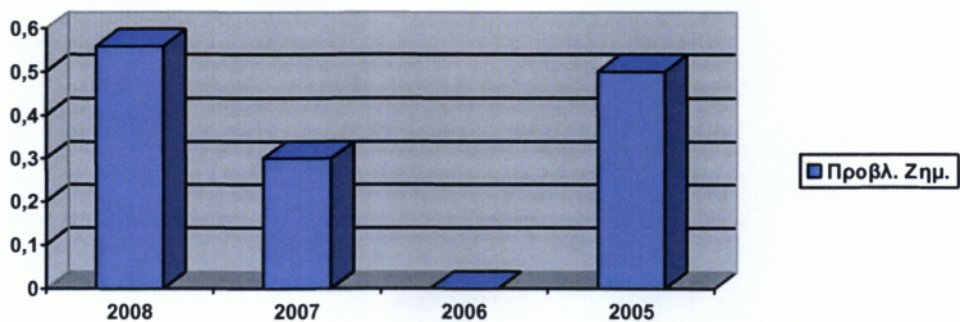
$$\frac{\text{Προβλέψεις για κάλυψη Ζημιών Επισφαλών Απαιτήσεων}}{\text{Σύνολο Απαιτήσεων}} * 100$$

2008: $[400 / 70.214,59] * 100 = 0,56\%$

2007: $[300 / 60.113,50] * 100 = 0,3\%$

2006: $[0 / 60.380,00] * 100 = 0\%$

2005: $[2.448.743,97 / 36.812.254] * 100 = 0,5\%$



Τα αποτελέσματα αυτού του δείκτη δείχνουν ότι η εταιρεία δεν κάνει προβλέψεις για ζημιές.

4.3.2 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεων Απαιτήσεων.

Αυτός ο δείκτης, δείχνει πόσες φορές, κατά μέσο όρο, εισπράττονται κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσεως, οι απαιτήσεις της εταιρείας και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Καθαρές Πωλήσεις}}{\text{Μέσος όρος Απαιτήσεων}}$$

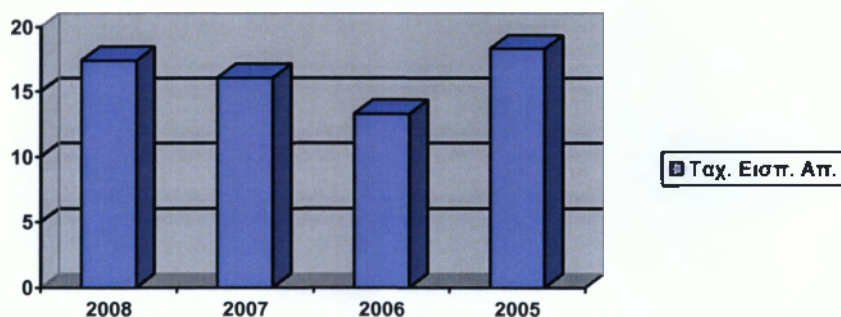
Όσο πιο μεγάλη είναι η ταχύτητα εισπράξεως των απαιτήσεων μιας εταιρείας τόσο μικρότερος είναι ο χρόνος δεσμεύσεως των κεφαλαίων και όσο καλύτερη η θέση της από άποψη χορηγούμενων πιστώσεων. Επιπλέον μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων σημαίνει μικρότερη πιθανότητα ζημιών.

2008: $611.693,46 / [70.214,59 / 2] = 17,4\%$

2007: $482.736,53 / [60.113,50 / 2] = 16,06\%$

2006: $401.063,49 / [60.380,0 / 2] = 13,3\%$

2005: $340.618,7 / [31.257,93 / 2] = 18,3\%$



Ο δείκτης αυτός είναι αρκετά υψηλός, κάτι που είναι θετικό για την εταιρεία, αφού φαίνεται ότι δεν παρουσιάζονται προβλήματα από τη μεγάλη χορήγηση πιστώσεων.

4.3.3 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων.

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων, δείχνει πόσες φορές ανανεώθηκαν τα αποτελέσματα της εταιρείας, σε σχέση με τις πωλήσεις της μέσα στη χρήση και δίνεται από τον τύπο:

Καθαρές Πωλήσεις

Μέσο Απόθεμα Προϊόντων

Γενικά, όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης αυτός, τόσο αποτελεσματικά λειτουργεί η εταιρεία. Έτσι, για την εν λόγω εταιρεία ο δείκτης διαμορφώνεται ως εξής:

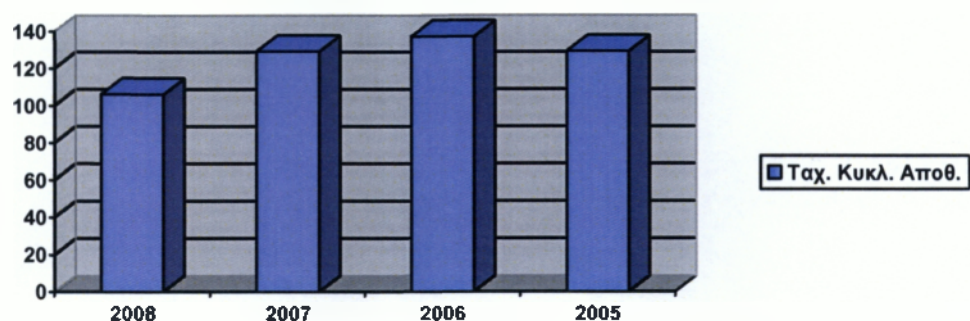
2008: $611.693,46 / [11.564,07 / 2] = 105,7\%$

2007: $482.736,53 / [7.468,92 / 2] = 129,3\%$

2006: $401.063,49 / [5.872,68 / 2] = 136,6\%$

2005: $340.618,7 / [5.284,21 / 2] = 128,9\%$

Και αυτός ο δείκτης είναι πάρα πολύ υψηλός, πράγμα που σημαίνει ότι η ταχύτητα κυκλοφορίας των αποθεμάτων κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα. Βέβαια, η εταιρεία δεν είναι εμπορική οπότε πιθανό ο δείκτης αυτός να μην παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην χρηματοοικονομική ανάλυσή της.



4.3.4 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων.

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό στον οποίο χρησιμοποιεί η εταιρεία τα πάγια περιουσιακά στοιχεία της, σε σχέση με τις πωλήσεις και ταυτοχρόνως δείχνει αν υπάρχει υπερεπένδυση σε πάγια σε σχέση με τις πωλήσεις. Δίνεται από τον κάτωθι τύπο:

Καθαρές Πωλήσεις

Καθαρό Πάγιο Ενεργητικό

Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης αυτός, τόσο πιο εντατική είναι η χρησιμοποίηση των παγίων περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας σε σχέση με τις πωλήσεις της.

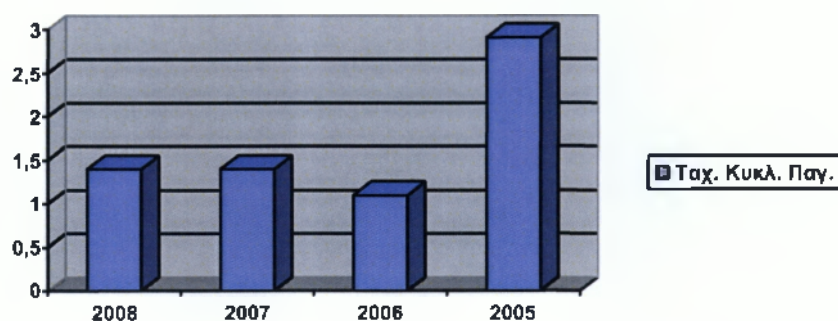
2008: $611.693,46 / 439.050,18 = 1,4\%$

2007: $482.736,53 / 353.181,07 = 1,4\%$

2006: $401.063,49 / 166.744,41 = 1,1\%$

2005: $340.618,7 / 115.120,72 = 2,9\%$

Το 2005 σε αντίθεση με τα επόμενα έτη (2006, 2007, 2008), φαίνεται ότι η εταιρεία χρησιμοποιεί περισσότερο τα πάγια περιουσιακά της στοιχεία σε σχέση με τις πωλήσεις της.



4.3.5 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων.

Αντίστοιχα αυτός ο δείκτης, δείχνει το βαθμό που χρησιμοποιεί η εταιρεία τα ίδια κεφάλαια της, σε σχέση με τις πωλήσεις που πραγματοποιεί, δηλαδή τις πωλήσεις που πραγματοποιεί με κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Καθαρές Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης, τόσο καλύτερη είναι η θέση της εταιρείας, γιατί σημαίνει ότι πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις, με σχετικά μικρό ύψος ιδίων κεφαλαίων και συνεπώς θα παρουσιάζει αυξημένα κέρδη. Ως εκ τούτου, όσο

διαρκούν οι αυξημένες πωλήσεις και κέρδη στην επιχείρηση, το ελάχιστο αυτό ύψος ιδίων κεφαλαίων, θεωρείται αρκετό.

Για την εξεταζόμενη εταιρεία ο δείκτης παρουσιάζεται ως εξής:

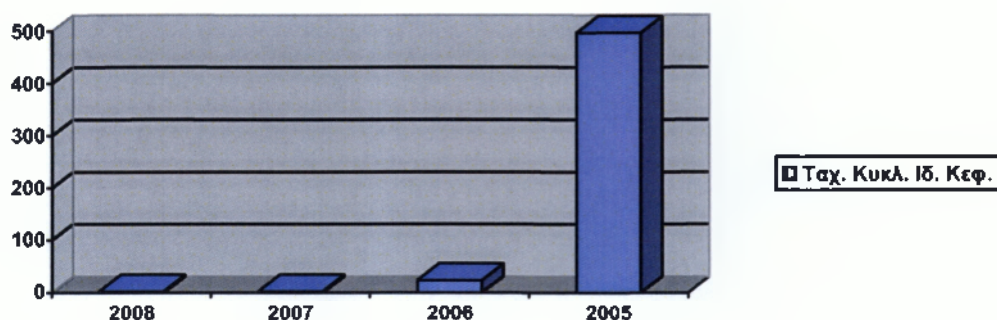
2008: $611.693,46 / 212.775,16 = 3\%$

2007: $482.736,53 / 167.491,69 = 3\%$

2006: $401.063,49 / 16.410,01 = 24\%$

2005: $340.618,7 / 685,05 = 497,2\%$

Εντυπωσιακό είναι το αποτέλεσμα του δείκτη το 2005, όπου είναι πολύ υψηλό και σημαίνει ότι τα ίδια κεφάλαια που χρησιμοποιήθηκαν ήταν υπεραρκετά για να προκύψουν αυτές οι πωλήσεις. Τα επόμενα χρόνια, φαίνεται να αυξάνονται ραγδαία τα ίδια κεφάλαια, όσο και οι πωλήσεις αλλά όχι με τον ίδιο ρυθμό. Έτσι, το 2008, η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων, έναντι του 2005, αυξάνονται περίπου 300 φορές ενώ οι πωλήσεις απλά διπλασιάζονται. Βέβαια, μέσα σε αυτά τα τρία χρόνια, έχουν γίνει τεράστιες αλλαγές στην εταιρεία, οι οποίες όμως δεν έχουν επιφέρει μείωση των κερδών της.



4.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας (Profitability Ratios).

4.4.1 Αποδοτικότητα Ενεργητικού.

Ο δείκτης αυτός μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, καθώς και των επί μέρους τμημάτων αυτή και αποτελεί ένα είδος αξιολόγησης και ελέγχου της διοίκησης. Δίνεται από τον τύπο:

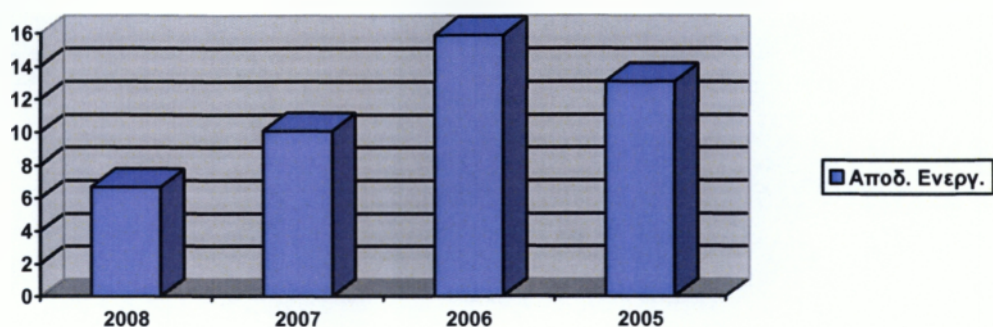
$$\frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}} * 100$$

2008: $[29.465,42/ 439.050,18] * 100 = 6,7\%$

2007: $[35.765,89/ 353.181,07] * 100 = 10,1\%$

2006: $[26.673,23/ 166.782,34] * 100 = 15,9\%$

2005: $[15.033,71/ 115.120,72] * 100 = 13,1\%$



Ο δείκτης παρουσιάζεται θετικός και σχετικά υψηλός ιδιαίτερα τα έτη 2005, 2006, και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εταιρεία παρουσιάζει μόνο κέρδη αυτά τα έτη.

4.4.2 Μικτού Περιθωρίου ή Μικτού Κέρδους.

Ο αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου ή κέρδους, δείχνει τη λειτουργική αποτελεσματικότητα μιας επιχειρήσεως, καθώς και την πολιτική τιμών αυτής και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Μικτά Κέρδη Εκμετάλλευσης}}{\text{Καθαρές Πωλήσεις Χρήσεως}} * 100$$

Για να θεωρηθεί επιτυχημένη η εταιρεία, θα πρέπει να έχει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους, που να τις επιτρέπει να κάνει ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος σε σχέση με τις πωλήσεις και τα ίδια κεφάλαια που χρησιμοποιεί. Για την Αεροπορία Αιγαίου, ο δείκτης διαμορφώνεται ως εξής:

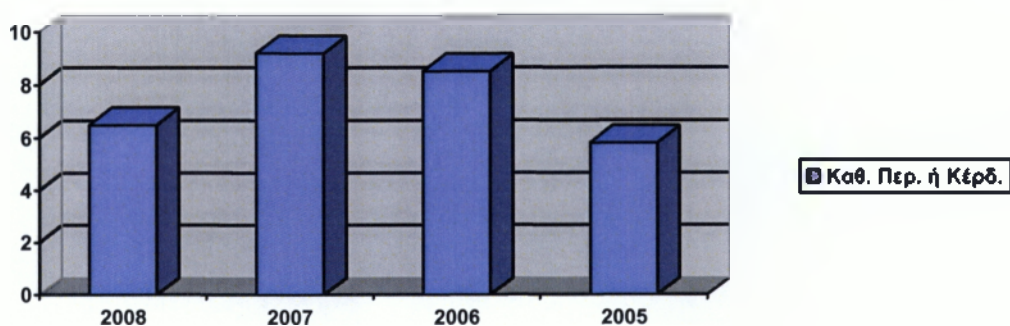
2008: $[39.937,94/ 611.693,46] * 100 = 6,5\%$

2007: $[44.606,15/ 482.736,53] * 100 = 9,2\%$

2006: $[34.433,27/ 401.063,49] * 100 = 8,5\%$

2005: $[19.779,05 / 340.618,72] * 100 = 5,8\%$

Ο δείκτης αυτός είναι πολύ σημαντικός και παρόλο που είναι θετικός δεν είναι τόσο υψηλός. Ωστόσο, φαίνεται ότι μπορεί να αντιμετωπίσει σχεδόν ικανοποιητικά αύξηση του κόστους της πωλούμενης υπηρεσίας (ή προϊόντος). Επιπλέον, επειδή ο δείκτης αυτός δείχνει την ικανότητα της διοικήσεως της εταιρείας να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πωλεί σε υψηλές τιμές, θα πρέπει για βελτίωση του δείκτη να προβεί ίσως σε νέες ενέργειες.



4.4.3 Καθαρού Περιθωρίου ή Καθαρού Κέρδους.

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει η εταιρεία από τις πωλήσεις της δηλαδή δείχνει το κέρδος από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Δηλαδή ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό κέρδους, που μένει στην επιχείρηση μετά την αφαίρεση από τις καθαρές πωλήσεις του κόστους πωληθέντων και των λοιπών εξόδων. Δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης}}{\text{Καθαρές Πωλήσεις Χρήσεως}} * 100$$

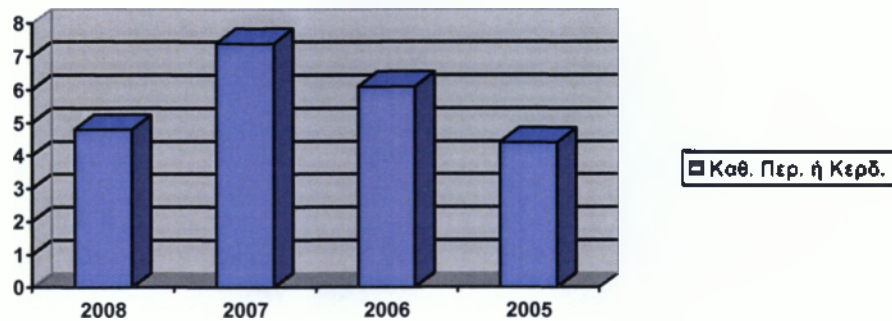
Όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο δείκτης, τόσο πιο επικερδής η εταιρεία.

2008: $[29.465,42 / 611.693,46] * 100 = 4,8\%$

2007: $[35.765,89 / 482.736,53] * 100 = 7,4\%$

2006: $[24.630,69 / 401.063,49] * 100 = 6,1\%$

2005: $[15.033,71 / 340.618,72] * 100 = 4,4\%$



Ο δείκτης παρουσιάζει θετικό πρόσημο, δεν είναι όμως τόσο υψηλός ώστε να θεωρείται ότι η επιχείρηση είναι πολύ επικερδής.

4.4.4 Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων.

Ένας ακόμη σημαντικός δείκτης, αφού απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα της εταιρείας και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος και δίνεται από τον τύπο:

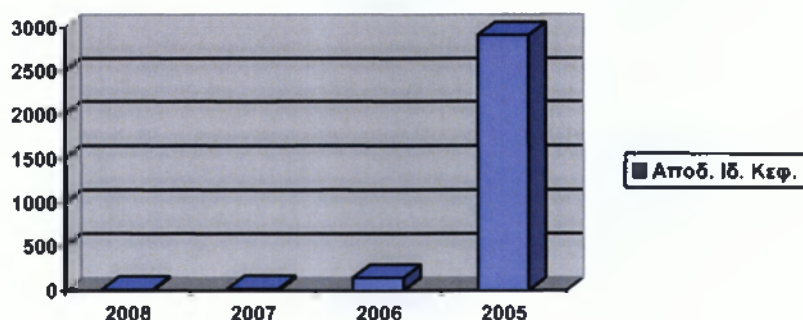
$$\frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}} * 100$$

2008: $[29.465,42 / 212.775,18] * 100 = 13,8\%$

2007: $[35.765,89 / 167.491,69] * 100 = 21,3\%$

2006: $[24.630,69 / 16.410,01] * 100 = 150\%$

2005: $[15.033,71 / 685,05] * 100 = 2.194,7\%$



Από το δείκτη φαίνεται ότι το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων αποδίδουν, αν και ο δείκτης αυτός μειώνεται σταδιακά. Το θετικό είναι όμως όπως και στους προηγούμενους δείκτες ότι είναι θετικός και δείχνει καλές αποδόσεις.

4.4.5 Ρευστοποίησης Περιουσίας.

Ο δείκτης αυτός δείχνει τη δυνατότητα ρευστοποίησης του Κυκλοφορούν Ενεργητικού, από την εταιρεία και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} + \text{Μεταβατικοί Λογαριασμοί Ενεργητικού}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}} * 100$$

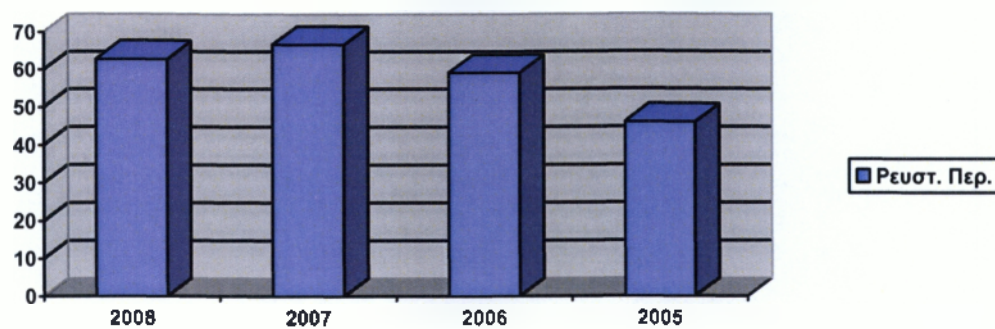
2008: $\{[269.242,15 + 7.045,85] / 439.050,18\} * 100 = 62,9\%$

2007: $\{[228.837 + 7.309,76] / 353.181,07\} * 100 = 66,8\%$

2006: $\{[94.944,24 + 3.773,6] / 166.782,34\} * 100 = 59,2\%$

2005: $\{[46.608,37 + 6.501,96] / 115.120,72\} * 100 = 46,1\%$

Ο δείκτης βρίσκεται σε αρκετά υψηλά επίπεδα όλα τα έτη, που σημαίνει ότι παρόλο που η επιχείρηση χορηγεί στους πελάτες της μεγάλες πιστώσεις, υπάρχει μια σχέση σταθερότητας των απαιτήσεων της με το σύνολο του ενεργητικού.



4.4.6 Κεφαλαιακής Επάρκειας.

Με αυτό το δείκτη μπορεί να ανιχνευτεί ο τρόπος χρηματοδότησης του Ενεργητικού μιας επιχείρησης και κυρίως, τον βαθμό της χρηματοδότησης της επιχείρησης από ξένα κεφάλαια. Ο δείκτης δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}} * 100$$

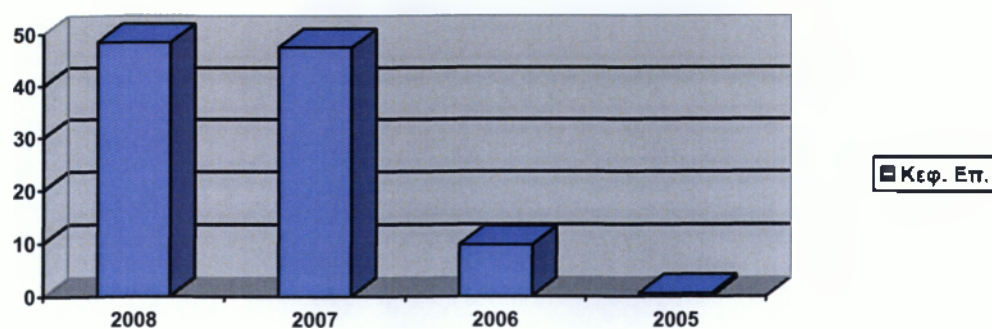
2008: $[212.775,18 / 439.050,18] * 100 = 48,4\%$

2007: $[167.491,69 / 353.181,07] * 100 = 47,4\%$

2006: $[16.410,01 / 166.782,34] * 100 = 9,8\%$

2005: $[685,00 / 115.120,72] * 100 = 0,59\%$

Από τον δείκτη φαίνεται ότι η χρηματοδότηση της εταιρείας το 2005 γίνεται με ξένα κεφάλαια, ενώ για τα έτη 2007 και 2008 δείχνει ότι η χρηματοδότηση γίνεται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από ίδια κεφάλαια.



4.5 Αριθμοδείκτες Δαπανών Λειτουργίας.

4.5.1 Αποσβέσεων προς καθαρές πωλήσεις.

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό πωλήσεων, που απορροφάται από τις αποσβέσεις. Πρόκειται για έναν δείκτη περιορισμένης σπουδαιότητας, γιατί στην πράξη, το ύψος των αποσβέσεων δε σχετίζεται με τον όγκο των πωλήσεων. Αν όμως η απόσβεση είναι ανάλογη με το βαθμό απασχολήσεως των παγίων, τότε έχει μεγάλη σπουδαιότητα. Δίνεται από τον τύπο:

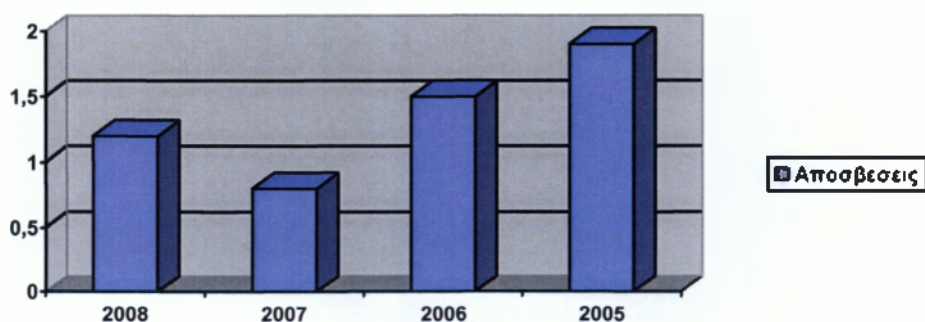
$$\frac{\text{Αποσβέσεις Χρήσεως}}{\text{Καθαρές Πωλήσεις}} * 100$$

2008: [7.288,57/ 611.693,46]* 100= **1,2%**

2007: [4.129,86/ 482.736,53]* 100= **0,8%**

2006: [6.202,90/ 401.063,49]* 100= **1,5%**

2005: [6.560,26/ 340.618,72]* 100= **1,9%**



Ο δείκτης αυτός κινείται σε σταθερά πολύ χαμηλά επίπεδα, σε όλα τα εξεταζόμενα έτη.

4.5.2 Εξόδων λειτουργίας προς πωλήσεις.

Ο αριθμοδείκτης αυτός αντανακλά τη δυνατότητα της διοίκησης της επιχείρησης, να προσαρμόζει τα έξοδα ανάλογα με τις συνθήκες πωλήσεων. Είναι ο δείκτης που κατ' εξοχήν μελετά κάθε επιχείρηση, άσχετα αν η διάρθρωση του

λογιστηρίου της έχει τη δυνατότητα για πλήρεις οικονομοτεχνικές μελέτες. Δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Λειτουργικά έξοδα}}{\text{Καθαρές Πωλήσεις}} * 100$$

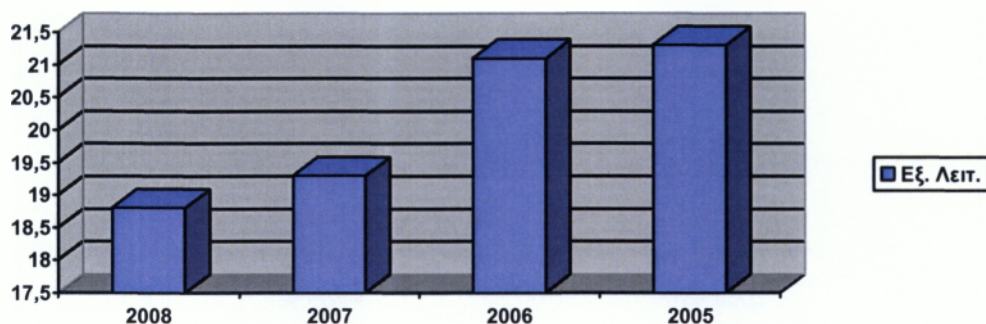
Όσο πιο μικρό είναι το πηλίκο αυτής της διαίρεσης, τόσο πιο μελετημένη και ορθή είναι η διάρθρωση των εξόδων της επιχείρησης. Έτσι, μια επιχείρηση που λειτουργεί ορθά θα πρέπει να έχει το δείκτη αυτό κάτω των 20 μονάδων.

2008: $\{[16.544,00+ 15.011,00+ 42.026,00+ 7.121,00+ 34.800,48]/ 611.693,46\} * 100= 18,8\%$

2007: $\{[14.964,79+ 13.141,51+ 31.603,15+ 3.942,60+ 29.661,82]/ 482.736,53\} * 100= 19,3\%$

2006: $\{[11. 278,46+ 10.250,66+ 34.652,44+ 3.456,00+ 25.213,88]/ 401.063,49\} * 100= 21,1\%$

2005: $\{[9.825,02+ 7.725,53+ 33.042,39+ 2.621,00+ 19.591,22]/ 340.618,72\} * 100= 21,3\%$



Τα αποτελέσματα αυτού του δείκτη, ότι γενικά βρίσκεται σε καλά επίπεδα, όλα τα έτη, ενώ τα τελευταία (2008, 2007) βελτιώθηκαν ακόμη περισσότερο.

4.6 Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας.

4.6.1 Ιδίων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια.

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων της εταιρείας, που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}} * 100$$

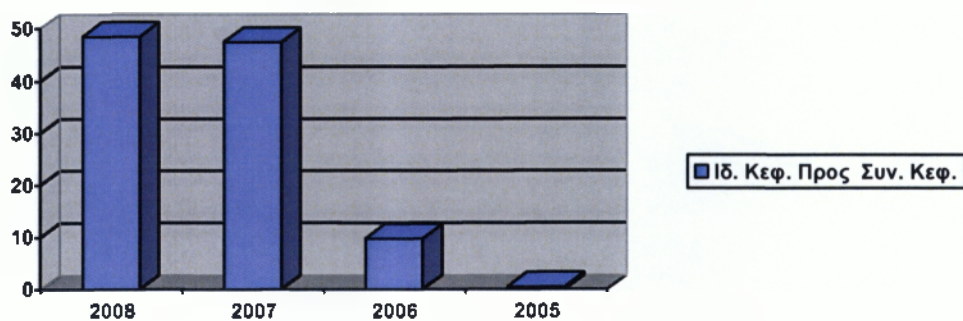
Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας σε σχέση με τις υποχρεώσεις της, τόσο μεγαλύτερη προστασία παρέχει στους δανειστές της και τόσο μικρότερη πίεση ασκείται σ' αυτή για την εξόφληση των υποχρεώσεων της και την πληρωμή τόκων. Εντούτοις, ένας υψηλός αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια δεν αποτελεί απαραίτητη ένδειξη ότι η επιχείρηση ακολουθεί τον επωφελέστερο τρόπο χρηματοδότησεως της.

2008: $[212.775,16 / 439.050,18] * 100 = 48,5\%$

2007: $[167.491,69 / 353.181,07] * 100 = 47,4\%$

2006: $[16.410,01 / 166.744,41] * 100 = 9,8\%$

2005: $[685,05 / 115.120,72] * 100 = 0,59\%$



Τα δυο τελευταία έτη μελέτης (2007, 2008), είναι πολύ πιο ψηλά από το 10, που δείχνει μια θετική αναλογία μεταξύ των Ιδίων Κεφαλαίων και των Συνολικών, πράγμα που σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει μικρό βαθμό εξάρτησης από φορείς χρηματοδότησης.

4.6.2 Χρηματοδότηση Παγίων.

Αυτός ο αριθμοδείκτης σκοπεύει στην εύρεση του τρόπου χρηματοδότησεως των παγίων επενδύσεων της εταιρείας και δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Αξία Παγίων}} * 100$$

Όταν τα Ίδια Κεφάλαια είναι της εταιρείας είναι μεγαλύτερα των επενδύσεων σε πάγια, τότε ένα μέρος των κεφαλαίων κινήσεως αυτής προέρχεται από τους μετόχους της. Αντίθετα, όταν τα Ίδια Κεφάλαια είναι μικρότερα των επενδύσεων σε πάγια, τότε για τη χρηματοδότηση των παγίων στοιχείων της έχουν χρησιμοποιηθεί, εκτός από τα Ίδια και τα ξένα κεφάλαια.

2008: $212.775,16 / 169.808,03 = 1,3$

2007: $167.491,69 / 123.343,79 = 1,4$

2006: $16.410,01 / 71.838,10 = 0,2$

2005: $685,05 / 68.512,35 = 0,01$

Και σε αυτόν τον δείκτη φαίνεται ότι τα δυο τελευταία έτη μελέτης (2007, 2008), η εταιρεία παρουσιάζει καλύτερη εικόνα ως προς τη χρήση ξένων κεφαλαίων, αφού τα έτη αυτά χρησιμοποιεί λιγότερα ξένα κεφάλαια και περισσότερα ίδια, αντίθετα με τα έτη 2005, 2006.

4.6.3 Δανειακή Επιβάρυνση.

Ο δείκτης αυτός είναι ευνοϊκός, όταν κινείται σε χαμηλά επίπεδα και δίνεται από τον τύπο:

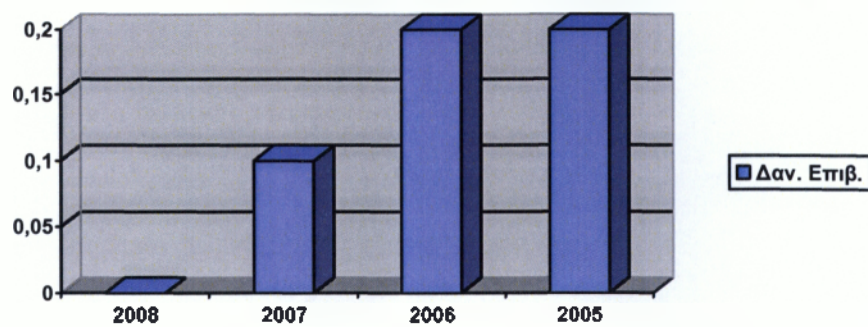
$$\frac{\text{Σύνολο Δανείων}}{\text{Σύνολο Παθητικού}}$$

2008: $[0,00 + 0,04 / 439.050,18 = 0$

2007: $[30.814,89 + 0,00 / 353.181,07 = 0,1$

2006: $[20.000,00 + 20.364,24 / 166.744,41 = 0,2$

2005: $[18.956 + 9.815,41 / 115.120,72 = 0,2$



Και αυτός ο δείκτης παρουσιάζει μια θετική εικόνα για την επιχείρηση γιατί κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

4.7 Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες.

4.7.1 Εσωτερική Αξία Μετοχής.

Γενικά η εσωτερική αξία της μετοχής δεν χρησιμοποιείται συχνά, αφενός γιατί η αξία των παγίων συνήθως έρχεται από αρκετά χρόνια πριν και αφ' ετέρου η αξία των περισσότερων παγίων προσδιορίζονται από τα πόσα κέρδη μπορούν να φέρουν στην επιχείρηση και όχι από τα ποσά που γράφονται στα βιβλία και τους ισολογισμούς της επιχείρησης. Δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}{\text{Αριθμός Μετοχών σε Κυκλοφορία}}$$

$$2008: 212.775,16 / 71.417.100 = 0,002$$

$$2007: 167.491,69 / 62.318.755 = 0,002$$

$$2006: 16.410,01 / 2.678.141 = 0,01$$

$$2005: 685,05 / 2.678.141 = 0$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός, εμφανίζεται σχετικά καλός για τα έτη 2008 και 2007, αφού είναι πιο κοντά στα βασικά κέρδη ανά μετοχής, αν και στη μελέτη αυτού του δείκτη θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και την πορεία του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων, όπου παρουσιάζει θετικά αποτελέσματα.

4.7.2 Ταμειακή ροή.

Ο δείκτης αυτός δείχνει τη σχέση του αθροίσματος των καθαρών κερδών και των αποσβέσεων των χρήσεων προς τον αριθμό των μετοχών και περιγράφει το ύψος των κεφαλαίων που εισέρευσαν στην εταιρεία σαν αποτέλεσμα της δραστηριότητας της, μετά την αφαίρεση όλων των καταβληθεισών δαπανών. Επιπλέον, δείχνει πόσο οι τρέχουσες ανάγκες της εταιρείας καλύπτονται από τα ρευστά που προέρχονται από τη δραστηριότητα της. Δίνεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Καθαρά Κέρδη + Αποσβέσεις}}{\text{Αριθμός Μετοχών σε Κυκλοφορία}}$$

2008: $[29.465,42 + 7.288,57] / 71.417.100 = 0$

2007: $[35.765,89 + 4.129,86] / 62.318.755 = 0$

2006: $[26.673,23 + 6.202,90] / 2.678.141 = 0$

2005: $[15.033,71 + 6.560,26] / 2.678.141 = 0$

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.»

5.1 Εισαγωγή της εταιρίας στο Χρηματιστήριο.

Η AEGEAN AIRLINES εισήχθη στο Χρηματιστήριο στις 11/07/02007 και συμμετέχει στους δείκτες ΓΔ, FTSEM, ΣΑΓΔ, FTSEA, ΔΤΑ, FTSEI. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας, στο πλαίσιο των διατάξεων του Ν. 3556/2007 και της απόφασης 1/434/03.07.2007 της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, και προς το σκοπό υπολογισμού και καθορισμού των ορίων απόκτησης ή διάθεσης σημαντικών συμμετοχών από μετόχους ή κατόχους δικαιωμάτων ψήφου, ανέρχεται στο ποσό των σαράντα έξι εκατομμυρίων τετρακοσίων είκοσι μίας χιλιάδων εκατόν δέκα πέντε (46.421.115) ευρώ, διαιρούμενο σε εβδομήντα ένα εκατομμύρια τετρακόσιες δέκα επτά χιλιάδες εκατό (71.417.100) κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας εξήντα πέντε λεπτών του ευρώ (0,65) η κάθε μία³.

³ <http://el.aegeanair.com/Content.aspx?Page=155>

Διάγραμμα 17: Διαγραμματική απεικόνιση της εξέλιξης της μετοχής της Αεροπορίας Αιγαίου (AEGEAN AIRLINES), από την εισαγωγή της στο Χ.Α. (2007), έως το 2009.



Στο παραπάνω **διάγραμμα (17)**, δίνεται η διακύμανση της μετοχής από την είσοδο της εταιρίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών μέχρι το 2009. παρατηρούμε, ότι η τιμή της μετοχής ακολούθησε τις γενικές τάσεις του χρηματιστηρίου, στη συγκεκριμένη περίοδο, με σχετικά μεγάλη πτώση και μέχρι το τέλος του 2008, που έφτασε στα €2.50 ανά μετοχή. Από το σημείο εκείνο και μετά η τιμή της μετοχής αυξήθηκε, φτάνοντας μέχρι €4,75 ανά μετοχή τον Ιούνιο του 2009.

5.2 Επενδύσεις 2005- 2006.

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται οι επενδύσεις της εταιρείας, σε ενοποιημένη βάση τη διετία 2005- 2006:

Πίνακας 6: Επενδύσεις της Αεροπορίας Αιγαίου, σε ενοποιημένη βάση, τη διετία 2005- 2006.		
Σε χιλ. €	2005	2006
Γήπεδα- Οικόπεδα	-	22,51
Κτίρια- εγκαταστάσεις κτιρίων	121,40	112,96
Μηχανολογικός εξοπλισμός	550,81	192,87
Αεροσκάφη	-	6.475,31
Λοιπά μεταφορικά μέσα	254,44	309,04
Εξοπλισμός αεροδρομίων	2.439,47	212,96
Εξοπλισμός αεροσκαφών	840,94	321,15
Έπιπλα & λοιπός εξοπλισμός	891,77	294,03
ΠΗΓΗ: Aegean airlines, A.E. <i>Ενημερωτικό Δελτίο, Ιούνιος 2007.</i>		

Οι επενδύσεις της εταιρείας, το 2005, σε εξοπλισμό αεροδρομίων αφορούσαν στην αγορά, κυρίως μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης, ειδικού εξοπλισμού ο οποίος χρησιμοποιείται στον χώρο των αεροδρομίων. Ο εξοπλισμός αυτός συμπεριλαμβάνει μετασηματιστές και αναβατήρες ατόμων και ειδών τροφοδοσίας. Επίσης το ίδιο έτος η εταιρία επένδυσε στην αναβάθμιση του λογισμικού που αφορούσε στην έκδοση

ηλεκτρονικών εισιτηρίων μέσω διαδικτύου και στην αγορά ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Το 2006, η εταιρία, επένδυσε στην αγορά ενός αεροσκάφους τύπου Learjet 60 με αξία κτήσης €6.475,31 χιλ., προκειμένου να αντικαταστήσει το παλαιότερο αεροσκάφος τύπου Learjet 55 και το οποίο χρησιμοποιεί σε πτήσεις executive air taxi. Την ίδια περίοδο, η εταιρία συνέχισε τις επενδύσεις που αφορούσαν στην βελτίωση του εξοπλισμού αεροδρομίων. Συγκεκριμένα, επένδυσε σε ηλεκτρογεννήτριες, αμαξίδια μεταφοράς αποσκευών και μικρά λεωφορεία μεταφοράς προσωπικού. Επίσης ανακαίνισε την αίθουσα VIP Lounge στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών. Τέλος, προέβη σε αναβάθμιση και αγορά νέου λογισμικού επιχειρησιακής φύσεως, όπως προγραμματισμού πτήσεων συντονισμού μεταφοράς φορτίου, ελέγχου αποθήκης και διαχείρισης του προγράμματος Miles And Bonus.

Όλες αυτές οι επενδύσεις, χρηματοδοτήθηκαν από ίδια κεφάλαια, δανεισμό ή/και χρηματοδοτικές μισθώσεις⁴.

5.3 Επενδύσεις 2007.

Το 2007, η εταιρία επένδυσε τόσο σε προσωπικό όσο και σε απαραίτητο λογισμικό. Οι ανωτέρω επενδύσεις βελτίωσης της διαχείρισης των εσόδων καθώς και η καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των εμπορικών δυνατοτήτων θεωρούνται μείζονος σημασίας, κυρίως σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού και ανοδικών τιμών καυσίμων. Ο μέσος ναύλος προγραμματισμένων πτήσεων το 2007 αυξήθηκε κατά 4% και διαμορφώθηκε στα €79, κυρίως λόγω της αυξημένης συνεισφοράς των επιβατών εξωτερικού και της αύξησης που σημειώθηκε στην μέση απόσταση ανά πτήση.

5.3.1 Επενδύσεις διακρατούμενες ως την λήξη.

Περιλαμβάνει μη παράγωγα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία με πάγιες ή προσδιορισμένες πληρωμές και συγκεκριμένη λήξη και για τα οποία υπάρχει πρόθεση και δυνατότητα να διακρατηθούν ως την λήξη τους. Οι αγορές και οι πωλήσεις των επενδύσεων αναγνωρίζονται κατά την ημερομηνία της συναλλαγής που είναι και η ημερομηνία που ο Όμιλος δεσμεύεται να αγοράσει ή να πωλήσει το στοιχείο. Οι επενδύσεις αρχικά αναγνωρίζονται στην εύλογη αξία τους πλέον των

⁴ Aegean airlines, A.E. *Ενημερωτικό Δελτίο, Ιούνιος 2007.*

άμεσα επιρριπτέων στη συναλλαγή δαπανών, (με εξαίρεση όσον αφορά τις άμεσα επιρριπτέες στη συναλλαγή δαπάνες), οι επενδύσεις διαγράφονται όταν το δικαίωμα στις ταμειακές ροές από τις επενδύσεις λήγει ή μεταβιβάζεται και ο Όμιλος έχει μεταβιβάσει ουσιωδώς όλους τους κινδύνους και τις ανταμοιβές που συνεπάγεται η ιδιοκτησία. Ο όμιλος κατά την 31/12/2007 (και 2006) δεν είχε στην κατοχή του «Επενδύσεις διακρατούμενες ως τη λήξη».

5.3.2 Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρίες.

Η εταιρεία κατά την 31/12/2007 και 2006 δεν είχε καμία επένδυση σε θυγατρική εταιρεία. Όλες οι συμμετοχές είχαν απομειωθεί πλήρως κατά την προηγούμενη χρήση Η εταιρία το Μάρτιο του 2007 πραγματοποίησε την πώληση του συνόλου των μετοχών της εταιρίας ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΗΣΙΣ Α.Ε.Τ.Ε. (τεμάχια 496.962) σε τρίτο ανεξάρτητο επενδυτή έναντι του ποσού € 5,0 χιλ. Από τη συναλλαγή αυτή προέκυψε ισόποσο κέρδος εξαιτίας της πλήρους απομείωσης της συμμετοχής κατά το έτος μετάβασης στα Δ.Π.Χ.Π (01/01/04).

Η εταιρία τον Δεκέμβριο του 2006 προέβη σε πώληση της θυγατρικής εταιρίας GOLDAIR H ANDLING A.E. Το τίμημα συμφωνήθηκε σε € 3.500,03 χιλ. ευρώ και προσδιορίστηκε κέρδος € 968,82 χιλ, σε επίπεδο ατομικών οικονομικών καταστάσεων και κέρδος € 418,44 χιλ. σε επίπεδο ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων. Η είσπραξη του τιμήματος έγινε εντός του 2007.

5.3.3 Επενδύσεις σε συνδεδεμένες εταιρίες.

Την 31/12/2007 και 2006 δεν υπήρχαν τέτοιου είδους συμμετοχές στις οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας. Η εταιρία τον Σεπτέμβριο του 2006 συμμετείχε στην αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου της “ΑΒΕΛΑ ΕΛΛΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ Α.Ε.” με το ποσό των € 3.000,00 χιλ. με κεφαλαιοποίηση αιτητήσεών της, διατηρώντας ποσοστό συμμετοχής 45% επί του μετοχικού της κεφαλαίου. Τον Οκτώβριο του 2006 η διοίκηση της εταιρίας αποφάσισε την μεταβίβαση του συνόλου της συμμετοχής της σε τρίτο επενδυτή αντί του ποσού € 45,59 χιλ. αναγνωρίζοντας ζημιές στην προηγούμενη χρήση ποσού € 2.954,42 χιλ.⁵.

⁵ Aegean airlines, A.E. *Ενημερωτικό Δελτίο, Ιούνιος 2007.*

5.4 Επενδύσεις 2008.

Στο πλαίσιο του προγράμματος ανανέωσης και αύξησης στόλου της η εταιρεία σύναψε συμφωνίες αγοράς και μίσθωσης συνολικά 27 νέα αεροσκάφη τύπου Airbus. Ειδικότερα, η σύναψε δεσμευτικές συμβάσεις με την κατασκευάστρια εταιρεία για την αγορά 17 αεροσκαφών τύπου Airbus A320. Ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε την άμεση χρηματοδότηση των αεροσκαφών μέχρι το τέλος του α' εξαμήνου του 2009 όμως σύμφωνα με επόμενο σχεδιασμό η επένδυση από τα αντληθέντα κεφάλαια για τα αεροσκάφη θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του α' εξαμήνου του 2010. Η διαφοροποίηση αυτή συνίσταται στην μεταβολή των χαρακτηριστικών της σχεδιαζόμενης άμεσης χρηματοδότησης ως προς την ημερομηνία έναρξης, το ποσοστό της προκαταβολής, την συνολική διάρκεια κλπ.

Επιπλέον, η εταιρεία ξεκίνησε διαδικασίες για να κατασκευάσει και να διαθέτει πλέον το δικό της υπόστεγο αεροσκαφών στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το οποίο θα αποτελεί τη βάση των εργασιών συντήρησης των αεροσκαφών. Ο αρχικός συνδυασμός της παραπάνω επένδυσης προέβλεπε την ολοκλήρωση της χρηματοδότησης από τα αντληθέντα κεφάλαια μέχρι το τέλος του β' εξαμήνου 2008, όμως σύμφωνα με επόμενο σχεδιασμό, η χρηματοδότηση της επένδυσης αναμενόταν να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του α' εξαμήνου του 2009.

Σύμφωνα με τον τροποποιημένο πίνακα διάθεσης αντληθέντων κεφαλαίων στο β' εξάμηνο του 2008 προβλεπόταν εκταμίευση ποσού 3,5 εκ. ευρώ για την κατασκευή υπόστεγου αεροσκαφών στο Δ.Α.Α. ενώ εκταμιεύτηκε ποσό 2,7 εκ. ευρώ. Η απόκλιση αυτή των 0,8 εκ ευρώ θα καταβλήθηκε στο α' εξάμηνο του 2009 στο οποίο προβλέπεται η ολοκλήρωσή και η οριστικοποίηση του συνολικού κόστους κατασκευής.

Το υπόλοιπο προς διάθεση 31.12.2008 ύψους 45,2 εκ. ευρώ είναι κατατεθειμένο σε βραχυπρόθεσμες προθεσμιακές καταθέσεις και στον ισολογισμό περιλαμβάνεται στο κονδύλι «Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα»⁶.

⁶ Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2009). Έκθεση Διάθεσης Αντληθέντων Κεφαλαίων ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (AEGEAN AIRLINES S.A.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 2005 ΕΩΣ ΤΟ 2008.

6.1 Σύγκριση μεταξύ των ετών 2005- 2006.

Το 2006 ήταν μια πολύ σημαντική χρονιά για την εταιρία, καθώς η αναπτυξιακή της πορεία συνεχίστηκε παρουσιάζοντας βελτίωση σχεδόν σε όλους τους οικονομικούς και εμπορικούς δείκτες.

Πιο συγκεκριμένα, μέσα στο 2006 η εταιρία μετέφερε συνολικά 4,45 εκ. επιβάτες πετυχαίνοντας έτσι αύξηση 11 % σε σύγκριση, με το 2005. Κατ' επέκταση τα συνολικά έσοδα έφτασαν τα € 402,2 εκ. έναντι € 342,4 εκ. το 2005 (αύξηση 17,5%), τα κέρδη προ φόρων του 2006 έφτασαν τα € 34,43 εκ., έναντι € 19,78 εκ. το 2005 (αύξηση 74%) και τα αντίστοιχα τα κέρδη μετά από φόρους αυξήθηκαν κατά 77% (€ 26,67 εκ. το 2006 έναντι € 15,03 εκ. το 2005).

Στις **τακτικές πτήσεις** παρουσιάστηκε βελτίωση στις μέσες πληρότητες καθώς και στους μέσους ναύλους. Το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης στους μέσους ναύλους οφείλεται κυρίως στην αύξηση του επίναυλου καυσίμου που επιβλήθηκε λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων. Ειδικότερα, στην **αγορά εσωτερικού** η Aegean το 2006 σημείωσε αύξηση της τάξεως του 10% σε σχέση με το 2005 μεταφέροντας 3 εκατομμύρια επιβάτες.

Ακόμη πιο δυναμικά κινήθηκε στην **αγορά του εξωτερικού** αφού μετέφερε 1,43 εκατομμύρια επιβάτες σε τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις παρουσιάζοντας αύξηση 15,5 % σε σχέση με το 2005. Η εταιρία λειτούργησε με 21 jet αεροσκάφη που εκτέλεσαν 48.286 πτήσεις με συντελεστή πληρότητας που ξεπέρασε το 70%. Παράλληλα ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πτήση έφτασε τους 92 επιβάτες σημειώνοντας αύξηση 4% σε σχέση με το 2005.

Στην αύξηση της επιβατικής κίνησης συνέβαλαν η ενίσχυση των πτήσεων από Θεσσαλονίκη προς Γερμανία, η νέα συνεργασία της εταιρείας με την Lufthansa, η

αύξηση του μεριδίου αγοράς στην Κύπρο καθώς και η ένταξη νέων προορισμών στο δίκτυό της όπως η Σόφια, το Βουκουρέστι, το Κάιρο και η Σάμος.

Η αύξηση των τιμών των καυσίμων συνεχίστηκε και το 2006 (+16% σε σχέση με το 2005). Όμως η επιβάρυνση αυτή στα έξοδα καλύφθηκε σε μεγάλο βαθμό από την αύξηση του επίναυλου καυσίμου. Οι πωλήσεις μέσω του Internet σημείωσαν σημαντική αύξηση και αυτή την χρονιά (+100% σε σχέση με το 2005). Η εξέλιξη αυτή θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική γιατί συντελεί στην μείωση του κόστους διανομής. Οι πτήσεις charter συνεισέφεραν σημαντικά στα έσοδα της εταιρίας σημειώνοντας αύξηση 16% σε σχέση με το 2005, αλλά και στην κερδοφορία, γιατί βελτιώθηκαν η αποδοτικότητα και τα έσοδα ανά πτήση.

Η εταιρία το 2006 αύξησε σε 4 τα αεροσκάφη που εκτελούν αποκλειστικά πτήσεις charter παρέχοντας έτσι άμεσες συνδέσεις προς τα νησιά μας από 25 διαφορετικά αεροδρόμια της Ευρώπης και κυρίως από Γαλλία, Ιταλία, Νορβηγία, Γερμανία, Ελβετία, και Ισπανία. Το 2006 η εταιρία πήρε την 2η θέση για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά στον ετήσιο διαγωνισμό ERA στην αξιολόγηση των περιφερειακών αεροπορικών εταιριών για το έτος 2006 / 2007.

Επίσης το 2006 η εταιρία ανέβασε την αρχική παραγγελία νέων αεροσκαφών προς την AIRBUS από 8 σε 11 αεροσκάφη, ασκώντας το αντίστοιχο δικαίωμα αγοράς που είχε. Εκτός από την παραπάνω παραγγελία νέων αεροσκαφών, μέσα στο 2006 συμφωνήθηκε η παραλαβή 5 επιπλέον καινούργιων αεροσκαφών της ίδιας οικογένειας, φτάνοντας έτσι τον συνολικό αριθμό της οικογένειας A320 που θα ενσωματώσει η εταιρία στον στόλο της μέχρι το 2009, στα 19⁷.

6.2 Γενική επισκόπηση της εταιρίας για το έτος 2007.

Οι πωλήσεις του έτους ανήλθαν σε €482,7εκ., παρουσιάζοντας ετήσια αύξηση 20%, απόρροια της αύξησης που σημειώθηκε στην επιβατική κίνηση και της επιτυχής ανάπτυξης του δικτύου. Επιπλέον, σημαντική ήταν και η βελτίωση της κερδοφορίας, παρά τις συνθήκες έντονου ανταγωνισμού που επικράτησαν στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης το 2007 καθώς και της αρνητικής επίπτωσης στο κόστος που προκάλεσε η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου το τελευταίο τετράμηνο του έτους.

⁷ Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2007). *ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΠΧΠ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2004 – 2005 – 2006.*

Τα Κέρδη Προ Φόρων ενισχύθηκαν κατά 30% και ανήλθαν σε €44,6εκ. Τα Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας ανήλθαν σε €35,8εκ., 39% υψηλότερα σε σχέση με το 2006. Η αύξηση των καθαρών κερδών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες ήταν υψηλότερη, της τάξεως του 45% για το έτος. Σημαντικοί παράγοντες που συνέβαλαν στην βελτίωση της κερδοφορίας ήταν η βελτίωση του μέσου αριθμού επιβατών ανά πτήση καθώς και η μείωση του κόστους διανομής λόγω των αυξημένων πωλήσεων μέσω διαδικτύου.

Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση της εταιρίας, η Aegean Airlines μετέφερε 5,2 εκ. επιβάτες το 2007, καταγράφοντας ετήσια αύξηση 18%. Στο δίκτυο εσωτερικού ανήλθε σε 3,4 εκ. επιβάτες (+10%) ενώ στο δίκτυο εξωτερικού η εταιρία μετέφερε 1,9 εκ. επιβάτες (+35%).

Το 2007 η εταιρία ξεκίνησε το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2010. Συνεχίζοντας την αναπτυξιακή της πορεία, η Aegean Airlines στις αρχές του 2008 προέβη στην αύξηση της συνολικής παραγγελίας αεροσκαφών από 25 σε 27 καθώς εξάσκησε το δικαίωμα προαίρεσης για 2 αεροσκάφη τύπου Airbus A 321 με παράδοση το 2009 (συνολική παραγγελία 23 A320 και 4 A321)⁸.

6.3 Γενική επισκόπηση της εταιρίας για το έτος 2008.

Ο κυριότερος παράγοντας που επηρέασε την πορεία των αποτελεσμάτων της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. το 2008 ήταν η τιμή του πετρελαίου, που εκτινάχθηκε σε επίπεδα άνω των 145 δολαρίων ανά βαρέλι τον Ιούλιο του 2008. Η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου ανάγκασε αρκετές αεροπορικές εταιρίες παγκοσμίως να διακόψουν την δραστηριότητά τους, αδυνατώντας να ανταποκριθούν στην δραματική αύξηση των λειτουργικών τους εξόδων ενώ αρκετές εταιρίες ακολούθησαν συντηρητικά μέτρα περιορισμού της χωρητικότητας. Η μέση τιμή του αργού πετρελαίου διαμορφώθηκε στα 99,8 δολάρια το βαρέλι το 2008, 38% υψηλότερα σε σχέση με το 2007 ενώ ανάλογη ήταν η αύξηση και του αεροπορικού καυσίμου. Στο τελευταίο τρίμηνο του έτους οι τιμές πετρελαίου υποχώρησαν σημαντικά, απόρροια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

⁸ Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2008). *Αποτελέσματα έτους 2007*.

Η οικονομική ανάπτυξη περιορίστηκε στο 1% το 2008 στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τις μεγαλύτερες οικονομίες να εισέρχονται σε περίοδο ύφεσης. Η επιδείνωση της οικονομίας άρχισε να γίνεται αισθητή το δεύτερο εξάμηνο του έτους σε ευρείς τομείς όπως ο τουρισμός και οι μεταφορές. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ευρωπαϊκών Αερομεταφορέων η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 2% το πρώτο εξάμηνο του 2008 ενώ υποχώρησε κατά 5% το δεύτερο εξάμηνο του 2008 με την ετήσια αρνητική μεταβολή να διαμορφώνεται σε 1,5% το 2008.

Η οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα παρέμεινε σε επίπεδα υψηλότερα σε σχέση με τον αντίστοιχο μέσο όρο της ευρωζώνης τόσο το 2007 (+4%) όσο και το 2008 (+3%). Ωστόσο, ο ρυθμός ανάπτυξης επιβραδύνθηκε τα δύο τελευταία τρίμηνα του έτους, χωρίς η Ελλάδα να μπορεί να μείνει ανεπηρέαστη από τις διεθνείς εξελίξεις. Η επιβατική κίνηση στο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρέμεινε οριακά στα ίδια επίπεδα με το 2007, με πτωτικές τάσεις ιδιαίτερα στις αγορές εξωτερικού κατά το τελευταίο τρίμηνο του έτους.

Εν μέσω ενός δύσκολου επιχειρηματικού περιβάλλοντος που δημιούργησαν η ραγδαία αύξηση του κόστους καυσίμων και η επιβράδυνση των οικονομιών, η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. το 2008 κατέγραψε υψηλούς ρυθμούς αύξησης της επιβατικής κίνησης, απόρροια της επιτυχημένης εμπορικής πολιτικής και της περαιτέρω επέκτασης του δικτύου της. Συγκεκριμένα, η Εταιρία μετέφερε 6 εκατομμύρια επιβάτες την περίοδο Ιανουαρίου- Δεκεμβρίου 2008, καταγράφοντας 14% ετήσια αύξηση. Οι συνολικές πτήσεις ανήλθαν σε 57.635, σημειώνοντας Ποσά σε χιλ. ευρώ αύξηση 5% σε σχέση με το 2007. Ως εκ τούτου, ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πτήση βελτιώθηκε σε 104 επιβάτες έναντι 96 το προηγούμενο έτος. Στο δίκτυο εσωτερικού η AEGEAN μετέφερε 3,7 εκατομμύρια επιβάτες το 2008, επιτυγχάνοντας αύξηση 9% σε σχέση με το 2007. Η Εταιρία κατέγραψε ετήσια αύξηση ύψους 24% στο δίκτυο εξωτερικού, μεταφέροντας 2,3 εκατομμύρια επιβάτες. Ενισχύοντας περαιτέρω τη θέση της στην αγορά, η Εταιρία κατείχε το 2008 το 29% του συνολικού μεριδίου επιβατικής κίνησης μεταξύ των 65 και πλέον αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιήθηκαν στο «Ελ.Βενιζέλος», ενώ παράλληλα διατήρησε την ηγετική της θέση στα αεροδρόμια «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης και «Ν. Καζαντζάκης» του Ηρακλείου.

Το 2008 η Εταιρία υλοποίησε με συνέπεια την στρατηγική επέκτασης του δικτύου της, εγκαινιάζοντας πτήσεις. Στο τέλος του 2008, η Εταιρία πραγματοποιούσε 23 δρομολόγια εσωτερικού και 19 δρομολόγια εξωτερικού

τακτικών πτήσεων, καλύπτοντας 17 και 13 προορισμούς εσωτερικού και εξωτερικού αντίστοιχα καθώς και σημαντικό αριθμό εποχικών πτήσεων charter για λογαριασμό tour operator.

Επιπλέον, συνέχισε το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της παραλαμβάνοντας σταδιακά 10 νέα αεροσκάφη της οικογένειας Airbus A320 ενώ επέστρεψε 4 Boeing 737/300 στους ιδιοκτήτες τους με τη λήξη των αντίστοιχων συμβάσεων μίσθωσης. Η ένταξη στον στόλο της Εταιρίας των 10 νέων αεροσκαφών συντέλεσε στην αύξηση της χωρητικότητας, στη μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου και στην ενίσχυση της αξιοπιστίας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η ανανέωση του στόλου συνεπάγεται επίσης και υψηλότερα κόστη σε σχέση με το κόστος του παλαιότερου στόλου της Εταιρίας. Τέλος, η Εταιρία προέβη σε πώληση και επαναμίσθωση ενός αεροσκάφους τύπου Avro RJ 100 τον Δεκέμβριο του 2008. Στο τέλος του 2008, ο στόλος της Εταιρίας αριθμούσε 13 Airbus A320/321, 6 Avro RJ 100 και 10 Boeing 737/300-400.

Όσον αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας, κατέγραψε βελτίωση του λειτουργικού αποτελέσματος, αύξηση των λειτουργικών ταμειακών ροών και περιορισμό της πτώσης των καθαρών κερδών, διαφυλάσσοντας την υγιή οικονομική της θέση και κατορθώνοντας να μετριάσει την αρνητική επίδραση της ραγδαίας αύξησης του κόστους καυσίμων αλλά και της επιβράδυνσης της ζήτησης κατά το τελευταίο τρίμηνο⁹.

⁹ Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2009). *ΕΤΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Περιόδου (1η Ιανουαρίου 2008 έως 31η Δεκεμβρίου 2008)*.

Επίλογος.

Την τελευταία δεκαετία, η ζήτηση σε αεροπορικά εισιτήρια, έχει αυξηθεί σημαντικά στην Ελλάδα, αφού πλέον δε θεωρείται πολυτέλεια να ταξιδεύει κανείς αεροπορικώς. Σε αυτό έχουν συμβάλει διάφοροι παράγοντες, όπως η αύξηση του βιοτικού επιπέδου ζωής, επαγγελματικοί λόγοι που επιβάλλουν σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού να μετακινείται συχνά τόσο εντός όσο και εκτός των συνόρων και φυσικά το άνοιγμα της αγοράς στις αεροπορικές εταιρίες.

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., που μπήκε δυναμικά στο χώρο των αερογραμμών, κατάφερε μέσα σε δέκα χρόνια περίπου να εδραιωθεί σαν εταιρία και να κερδίζει διαρκώς έδαφος στην αγορά, να αποκτήσει την εμπιστοσύνη του πληθυσμού, να αποκτήσει δύναμη και βιωσιμότητα. Διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό απασχολουμένων, διαθέτει στο ενεργητικό της καινούρια και σύγχρονα αεροσκάφη, που καλύπτουν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού για μετακίνηση σε όλους τους προορισμούς εντός της χώρας και στις βασικότερες του εξωτερικού, με προοπτικές να διευρύνει ακόμη περισσότερο τους προορισμούς τα επόμενα χρόνια.

Όσον αφορά στην χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρίας, παρουσιάζει συνεχώς άνοδο στα κύρια μεγέθη, όπως τα έσοδα, τα κέρδη, με ή χωρίς φόρους, καθώς και στο μερίδιο της αγοράς. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν τόσο την ανάπτυξη της εταιρίας και την θετική της πορεία όσο και την κερδοφορία της. Η αύξηση μάλιστα των μεγεθών αυτών ανά έτος (κατά τα έτη μελέτης- 2005- 2006- 2007- 2008), δεν είναι καθόλου αμελητέα, θα λέγαμε αντιθέτως ότι είναι πολύ σημαντική, ενώ παρατηρείται ότι αυτές οι σημαντικές αυξήσεις των μεγεθών ξεκινούν από το 2005 και μετά. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων, όπως φαίνεται, προέρχονται από τις τακτικές πτήσεις.

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., το 2007, εισήχθη στο χρηματιστήριο, παρουσιάζοντας όμως μια αρνητική πορεία, ακολουθώντας κυρίως τη γενικότερη τάση του χρηματιστηρίου τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, ενεπλάκη σε διάφορες επενδυτικές κινήσεις όπως εξοπλισμό αεροδρομίου, μεταφορές, αναβάθμιση λογισμικού, σε μη παράγωγα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία με πάγιες η προσδιορισμένες πληρωμές και συγκεκριμένη λήξη και για τα οποία υπάρχει πρόθεση και δυνατότητα να διακρατηθούν ως την λήξη τους, σε θυγατρικές και συνδεδεμένες

εταιρίες και φυσικά σε ότι αφορά την ανανέωση, συντήρηση και βελτίωση του στόλου και των υπηρεσιών που προσφέρει.

Εν κατακλείδι, θα λέγαμε, ότι η πορεία της εταιρείας, τα υπό εξέταση έτη, παρουσιάζει μια αρκετά θετική πορεία, αφού διατηρεί την υγιή οικονομική της θέση, παρά τις γενικότερες συνθήκες της αγοράς, τόσο στα χρηματοοικονομικά μεγέθη όσο και στα επενδυτικά. Αυτά τα συμπεράσματα προμηνύουν την παραπέρα εξέλιξη της εταιρείας, τη σημαντικότητα της για την Ελληνική οικονομία, αλλά και τη βιωσιμότητα της με την πάροδο του χρόνου.

ΠΗΓΕΣ

1. Aegean airlines, Α.Ε. *Ενημερωτικό Δελτίο, Ιούνιος 2007.*
2. AEGEAN AIRLINES, (2009). *Αποτελέσματα έτους 2008, Αύξηση εσόδων 27% στα €611,7εκ. - καθαρά κέρδη προ φόρων €39,9 εκατ. ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ.*
3. Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2007). *Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις σύμφωνα με τα ΔΠΧΠΧ, για τις χρήσεις 2004- 2005- 2006.*
4. Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2008). *Ετήσιο Δελτίο και Απολογισμός Εταιρικής 2007. Βάσει της απόφασης του Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.*
5. Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2009). *Έκθεση Διάθεσης Αντληθέντων Κεφαλαίων ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (AEGEAN AIRLINES S.A.)*
6. Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2009). *Ενδιάμεσες Οικονομικές Καταστάσεις σε ενοποιημένη και ατομική βάση για την περίοδο από 1^η Ιανουαρίου έως 31 Μαρτίου 2008. Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης.*
7. Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., (2009). *ΕΤΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Περιόδου (1η Ιανουαρίου 2008 έως 31η Δεκεμβρίου 2008).*
8. http://el.aegeanair.com/aegeanCMS/uploads/IR/Chart_gr.pdf
9. http://el.aegeanair.com/AegeanCMS/Uploads/Pages/PDF/ISOLOGISMOS_AEGEAN_2005.pdf
10. <http://el.aegeanair.com/Content.aspx?Page=155>
11. <http://el.aegeanair.com/Content.aspx?Page=39>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ισολογισμοί.

Ισολογισμός Ομίλου

	Σημειώσεις	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Υπερξία επιχείρησης	(6.1)	0,00	302,86	302,86
Άυλο περιουσιακά στοιχεία	(6.2)	280,54	476,56	597,99
Ενσώματα πάγια στοιχεία	(6.3)	26.515,34	61.860,97	65.592,88
Προκαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	(6.4)	32.126,21	4.754,01	0,00
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	(6.7)	9.472,39	9.033,90	16.818,66
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	(6.8)	3.443,62	2.288,88	1.164,49
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		71.838,10	78.717,18	84.476,88
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Αποθέματα	(6.9)	5.872,68	5.284,21	5.346,88
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	(6.10)	60.380,00	34.253,92	30.594,04
Προκαταβολές	(6.11)	4.336,45	5.284,66	5.855,88
Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	(6.12)	24.355,11	7.586,85	3.818,55
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		94.944,24	52.409,64	45.615,35
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		166.782,34	131.126,82	130.092,23
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ				
Ίδια κεφάλαια αναλογούντα στους μετόχους της μητρικής				
Μετοχικό κεφάλαιο	(6.13.1)	80.344,23	80.344,23	80.344,23
Υπέρ το άρτο	(6.13.1)	42.272,52	42.272,52	42.272,52
Λοιπά αποθεματικά	(6.13.2)	(8.872,82)	811,28	415,13
Αποτελέσματα εις νέον		(97.291,11)	(122.994,55)	(136.533,72)
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής		16.452,82	433,43	(13.501,84)
Δικαιώματα μειοψηφίας		0,00	1.542,37	47,83
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		16.452,82	1.975,80	(13.454,01)
Υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	(6.14)	20.000,00	20.717,42	27.302,32
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	(6.15)	14.244,37	20.543,71	23.305,09
Υποχρεώσεις παραχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	(6.16)	3.247,38	3.101,91	2.441,43
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		37.491,75	44.363,04	53.048,84
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	(6.17)	32.562,69	27.524,40	31.638,77
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	(6.14)	20.364,24	11.915,93	24.971,34
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδ. μίσθωσης πληρωτέες στην επόμενη χρήση	(6.15)	2.116,70	5.020,35	5.253,34
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	(6.14)	0,00	9.636,93	7.397,57
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	(6.18)	22.403,73	17.332,47	9.873,47
Δεδουλευμένα έξοδα	(6.19)	10.223,83	7.683,55	5.672,28
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοοικονομικών παραγώγων	(6.20)	12.578,78	500,28	1.269,40
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	(6.21)	12.587,80	5.174,07	4.421,23
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		112.837,77	84.787,98	90.497,40
Σύνολο υποχρεώσεων		150.329,52	129.151,02	143.546,24
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		166.782,34	131.126,82	130.092,23

Ισολογισμός Εταιρείας

	Σημειώσεις	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	(6.2)	280,54	468,35	597,01
Ενσώματα πάγια στοιχεία	(6.3)	26.515,34	48.828,47	52.993,59
Πρακαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	(6.4)	32.126,21	4.754,01	0,00
Επενδύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις	(6.5)	0,00	2.531,21	2.531,21
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	(6.7)	9.472,39	9.896,77	17.951,63
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	(6.8)	3.443,62	2.033,54	910,20
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		71.838,10	68.512,35	74.983,64
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Αποθέματα	(6.9)	5.872,68	5.284,21	5.346,88
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	(6.10)	60.354,52	31.257,93	27.503,30
Πρακαταβολές	(6.11)	4.336,45	4.942,40	5.434,98
Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	(6.12)	24.342,66	5.123,83	1.709,43
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		94.906,31	46.608,37	39.994,59
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		166.744,41	115.120,72	114.978,23
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ				
Μετοχικό κεφάλαιο	(6.13.1)	80.344,23	80.344,23	80.344,23
Υπέρ το έργο	(6.13.1)	42.272,52	42.272,52	42.272,52
Λοιπά αποθεματικά	(6.13.2)	(8.872,82)	811,23	415,13
Αποτελέσματα εις νέον		(97.333,92)	(122.742,93)	(134.748,54)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		16.410,01	685,05	(11.716,66)
Υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	(6.14)	20.000,00	18.956,60	24.954,56
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	(6.15)	14.244,37	16.358,16	19.475,74
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εφόδου από την υπηρεσία	(6.16)	3.247,38	2.537,04	2.052,13
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		37.491,75	37.851,80	46.482,43
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	(6.17)	32.597,52	26.336,89	30.218,83
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	(6.14)	20.364,24	9.815,41	20.205,25
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης πληρωτές στην επόμενη χρήση	(6.15)	2.116,70	3.102,63	3.287,94
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις πληρωτές στην επόμενη χρήση	(6.14)	0,00	9.636,93	7.397,57
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	(6.18)	22.400,30	15.479,12	8.339,59
Δεδουλευμένα έξοδα	(6.19)	10.223,83	6.807,03	5.491,03
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοοικονομικών παραγώγων	(6.20)	12.578,78	500,28	1.269,40
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	(6.21)	12.561,28	4.905,58	4.002,85
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		112.842,65	76.583,87	80.212,46
Σύνολο υποχρεώσεων		150.334,40	114.435,67	126.694,89
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		166.744,41	115.120,72	114.978,23

Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης Ομίλου

	Σημειώσεις	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004
Πωλήσεις	(6.22)	401.063,49	340.618,72	283.503,78
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	(6.23)	1.113,05	1.819,63	3.092,85
Παροχές σε εργαζόμενους	(6.25)	(54.745,57)	(48.315,44)	(43.549,38)
Αποσβέσεις	(6.2),(6.3)	(6.202,90)	(6.560,26)	(6.209,39)
Λειτουργικά κέρδη		341.228,07	287.562,65	236.837,86
Καύσιμα Αεροσκαφών		(79.185,19)	(63.651,57)	(47.449,40)
Συντήρηση αεροσκαφών		(40.864,81)	(38.109,62)	(35.759,93)
Τέλη υπέρπτησης		(15.771,02)	(13.557,35)	(14.621,57)
Έξοδα επιγείας εξυπηρέτησης		(11.278,46)	(9.825,02)	(9.112,44)
Χρεώσεις αεροδρομίων		(53.348,11)	(49.774,45)	(41.611,85)
Έξοδα catering		(10.250,66)	(7.725,53)	(6.678,34)
Έξοδα διανομής		(34.652,44)	(33.042,39)	(28.595,62)
Έξοδα προβολής και διαφήμισης		(3.456,00)	(2.621,00)	(2.798,00)
Μισθώσεις αεροσκαφών		(23.685,80)	(21.233,38)	(20.284,99)
Αναλώσεις αποθεμάτων	(6.9)	(3.518,36)	(3.065,43)	(2.059,66)
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	(6.24)	(25.213,88)	(19.591,22)	(20.358,89)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών		(301.224,73)	(262.196,96)	(229.330,69)
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		40.003,34	25.365,69	7.507,17
Χρηματοοικονομικά έσοδα	(6.26)	4.065,86	5.696,60	4.027,04
Χρηματοοικονομικά έξοδα	(6.26)	(7.099,95)	(11.283,24)	(6.653,04)
Κέρδη από πώληση θυγατρικών επιχειρήσεων	(6.27)	418,44	0,00	0,00
Ζημιές από πώληση συγγενών επιχειρήσεων	(6.28)	(2.954,42)	0,00	0,00
Κέρδη προ φόρων		34.433,27	19.779,05	4.881,17
Φόρος εισοδήματος	(6.29)	(9.802,58)	(7.893,07)	(8.452,29)
Κέρδη/(ζημιές) χρήσης μετά από φόρους από συνεχιζόμενες δραστηριότητες		24.630,69	11.885,98	(3.571,12)
Αποτελέσματα χρήσης από διακοπόμενες δραστηριότητες	(6.27)	2.042,54	3.147,73	0,00
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους		26.673,23	15.033,71	(3.571,12)
Κατανεμημένα σε:				
Μετόχους μητρικής		25.703,43	13.539,17	(3.571,12)
Δικαιώματα μειοψηφίας		969,80	1.494,54	0,00
		26.673,23	15.033,71	(3.571,12)
Κέρδη/(ζημιές) ανά μετοχή				
Βασικά κέρδη/(ζημιές) ανά μετοχή σε €	(6.30)	9,60	5,06	(1,33)

Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης Εταιρείας

	Σημειώσεις	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004
Πωλήσεις	(6.22)	401.063,49	340.618,72	283.503,78
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	(6.23)	1.113,05	1.819,63	2.916,84
Παροχές σε εργαζόμενους	(6.25)	(54.745,57)	(48.315,44)	(43.549,38)
Αποσβέσεις	(6.2),(6.3)	(6.202,90)	(6.560,26)	(6.209,39)
Λειτουργικά κέρδη		341.228,07	287.562,65	236.661,85
Καύσιμα Αεροσκαφών		(79.185,19)	(63.651,57)	(47.449,40)
Συντήρηση αεροσκαφών		(40.864,81)	(38.109,62)	(35.759,93)
Τέλη υπέρπτησης		(15.771,02)	(13.557,35)	(14.621,57)
Έξοδα επίγειας εξυπηρέτησης		(11.278,46)	(9.825,02)	(9.112,44)
Χρεώσεις αεροδρομίων		(53.348,11)	(49.774,45)	(41.611,85)
Έξοδα catering		(10.250,66)	(7.725,53)	(6.678,34)
Έξοδα διανομής		(34.652,44)	(33.042,39)	(28.595,62)
Έξοδα προβολής και διαφήμισης		(3.456,00)	(2.621,00)	(2.798,00)
Μισθώσεις αεροσκαφών		(23.685,80)	(21.233,38)	(20.284,99)
Αναλώσεις αποθεμάτων	(6.9)	(3.518,36)	(3.065,43)	(2.059,66)
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	(6.24)	(24.987,57)	(19.475,38)	(20.242,81)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών		(300.998,42)	(262.081,12)	(229.214,61)
Αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		40.229,65	25.481,53	7.447,24
Χρηματοοικονομικά έσοδα	(6.26)	4.065,57	5.696,86	3.877,80
Χρηματοοικονομικά έξοδα	(6.26)	(7.098,03)	(11.279,71)	(6.648,98)
Κέρδη από πώληση θυγατρικών επιχειρήσεων	(6.27)	968,82	0,00	0,00
Ζημιές από πώληση συγγενών επιχειρήσεων	(6.28)	(2.954,42)	0,00	0,00
Κέρδη προ φόρων		35.211,59	19.898,68	4.676,06
Φόροι εισοδήματος	(6.29)	(9.802,58)	(7.893,07)	(8.452,29)
Κέρδη/(ζημιές) χρήσης μετά από φόρους		25.409,01	12.005,61	(3.776,23)
Κέρδη/(ζημιές) ανά μετοχή				
Βασικά κέρδη/(ζημιές) ανά μετοχή σε €	(6.30)	9,49	4,48	(1,41)

1 Κατάσταση Ισολογισμού (Εταιρία)

Ποσα σε χιλιάδες ευρώ

	Σημ.	31/12/2008	31/12/2007
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	6.27	598,10	301,31
Ενσώματα πάγια στοιχεία	6.28	72.217,44	27.413,82
Προκαταβολές για αγορές ενσωμάτων παγίων στοιχείων	6.29	76.661,04	77.820,93
Αναβαλλόμενες φορολογικές απατήσεις	6.30	3.039,42	12.885,47
Λοιπές μακροπρόθεσμες απατήσεις	6.31	17.292,04	5.922,27
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		169.808,03	124.343,79
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	6.32	11.564,07	7.468,92
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απατήσεις	6.33	70.214,59	60.113,50
Προκαταβολές	6.34	4.658,14	2.945,28
Τραπεζικό διαθέσιμα και ισοδύναμα	6.35	182.805,35	158.309,59
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		269.242,15	228.837,28
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		439.050,18	353.181,07
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	6.36	46.421,11	107.125,65
Υπέρ το άρτιο	6.37	144.774,41	144.774,41
Λοιπά αποθεματικά	6.38	(7.038,67)	(22.856,72)
Κέρδη / (ζημιές) εις νέον		28.618,32	(61.551,65)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		212.775,16	167.491,69
Υποχρεώσεις			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Δανειακές υποχρεώσεις	6.39	0,00	30.814,89
Υποχρεώσεις από συμβάσεις παραγωγών	6.46	4.890,29	13.592,44
Υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	6.40	42.406,08	0,00
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	6.41	4.897,85	4.054,52
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		52.194,21	48.461,84
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	6.42	49.996,77	45.800,88
Δανειακές υποχρεώσεις	6.39	0,04	0,00
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	6.39	39.480,09	26.727,25
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης πληρωτέες στην επόμενη χρήση	6.39	4.087,20	0,00
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	6.43	10.755,48	5.006,95
Υποχρεώσεις από προεισπραχθέντα ειστήρια	6.44	28.183,87	19.640,55
Δεδουλευμένα έξοδα	6.45	20.722,33	11.716,34
Υποχρεώσεις από συμβάσεις παραγωγών	6.46	5.111,51	17.661,80
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	6.47	15.343,53	10.373,77
Προβλέψεις	6.48	400,00	300,00
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		174.080,81	137.227,54
Σύνολο υποχρεώσεων		226.275,02	185.689,38
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		439.050,18	353.181,07

2 Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων

	Σημ.	Όμιλος		Εταιρία	
		31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
Πωλήσεις	6.49	611.693,46	482.736,53	611.693,46	482.736,53
Λοιπά έσοδα εκμεταλλεύσεως	6.50	7.709,64	2.292,45	7.709,64	2.292,45
Κόστος Προσωπικού	6.52	(74.797,51)	(65.319,27)	(74.797,51)	(65.319,27)
Αποσβέσεις		(7.288,57)	(4.129,86)	(7.288,57)	(4.129,86)
Λειτουργικά κέρδη		537.317,01	415.579,85	537.317,01	415.579,85
Καύσιμα Αεροσκαφών		(147.920,00)	(95.889,57)	(147.920,00)	(95.889,57)
Συντήρηση αεροσκαφών		(66.770,00)	(56.100,75)	(66.770,00)	(56.100,75)
Τέλη υπέρπτησης		(22.652,00)	(19.458,89)	(22.652,00)	(19.458,89)
Έξοδα επίγειας εξυπηρέτησης		(16.544,00)	(14.964,79)	(16.544,00)	(14.964,79)
Χρεώσεις αεροδρομίων		(82.849,00)	(68.197,55)	(82.849,00)	(68.197,55)
Έξοδα catering		(15.011,00)	(13.141,51)	(15.011,00)	(13.141,51)
Έξοδα διανομής		(42.026,00)	(31.603,15)	(42.026,00)	(31.603,15)
Έξοδα προβολής και διαφήμισης		(7.121,00)	(3.942,60)	(7.121,00)	(3.942,60)
Μισθώσεις αεροσκαφών		(44.686,00)	(36.084,99)	(44.686,00)	(36.084,99)
Αναλώσεις αποθεμάτων		(6.727,34)	(3.603,35)	(6.727,34)	(3.603,35)
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	6.51	(34.800,48)	(29.661,82)	(34.800,48)	(29.644,50)
Αναλώσεις υλικών & υπηρεσιών		(487.106,82)	(372.648,97)	(487.106,82)	(372.632,59)
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων		50.210,19	42.930,88	50.210,19	42.947,26
Χρηματοοικονομικά έσοδα	6.53	19.962,14	8.585,59	19.962,14	8.585,59
Χρηματοοικονομικά έξοδα	6.53	(32.316,58)	(6.915,32)	(32.316,58)	(6.915,32)
Κέρδη από πώληση θυγατρικών επιχειρήσεων		-	5,00	-	5,00
Εσοδα από εκχώρηση δικαιώματος	6.54	2.082,19	0,00	2.082,19	0,00
Κέρδη προ φόρων		39.937,94	44.606,15	39.937,94	44.622,53
Φόρος εισοδήματος	6.55	(10.472,52)	(8.840,26)	(10.472,52)	(8.840,26)
Κέρδη μετά από φόρους		29.465,42	35.765,89	29.465,42	35.782,27
<i>Κατανεμημένα σε:</i>					
Μετόχους μητρικής		29.465,42	35.765,89	29.465,42	35.782,27
Δικαιώματα μειοψηφίας		0,00	0,00	0,00	0,00
		29.465,42	35.765,89	29.465,42	35.782,27
Βασικά κέρδη ανά μετοχή σε €	14	0,4126	0,5742	0,4126	0,5742