



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΣΧΟΛΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

**ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ
*ΑΕΓΕΑΝ AIRLINES S.A***

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΒΛΑΧΟΔΗΜΟΣ ΠΕΤΡΟΣ

A.M.: LX32041

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

2022

Δήλωση Περί Λογοκλοπής

Όλες οι προτάσεις οι οποίες παρουσιάζονται σ' αυτό το κείμενο και οι οποίες ανήκουν σε άλλους αναγνωρίζονται από αναφορές και εισαγωγικά, υπάρχει η σαφής δήλωση του συγγραφέα. Τα υπόλοιπα γραφόμενα είναι επινόηση του γράφοντος ο οποίος φέρει και την καθολική ευθύνη γι' αυτό το κείμενο και δηλώνω υπεύθυνα ότι δεν υπάρχει λογοκλοπή γι' αυτό το κείμενο.

Όνομα: ΠΕΤΡΟΣ

Επώνυμο: ΒΛΑΧΟΔΗΜΟΣ

Υπογραφή: ΒΛΑΧΟΔΗΜΟΣ ΠΕΤΡΟΣ

Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 5 |
| SUMMARY | 6 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 7 |
| 1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΟΥΣ..... | 9 |
| 1.1. Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 9 |
| 1.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ..... | 11 |
| 1.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ | 12 |
| 1.4. ΕΞΕΛΞΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 12 |
| 2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑEGEAN AIRLINES..... | 13 |
| 2.1. ΑEGEAN AIRLINES | 13 |
| 2.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑEGEAN AIRLINES..... | 14 |
| 2.3. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΑEGEAN AIRLINES..... | 16 |
| 2.3.1. ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ..... | 16 |
| 2.3.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ..... | 16 |
| 2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 5 ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΤΟΥ PORTER | 18 |
| 2.5. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΑEGEAN | 21 |
| 3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ | 24 |
| 3.1. ΣΚΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ | 24 |
| 3.2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ..... | 26 |
| 3.2.1. ΚΑΘΕΤΗ Η ΔΙΑΣΤΡΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ..... | 26 |
| 3.2.2. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ Η ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ | 27 |
| 3.2.3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΑΣΕΙΣ | 27 |
| 3.2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ | 28 |
| 4 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ | 32 |
| 4.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ..... | 32 |
| 4.1.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE) | 33 |
| 4.1.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROCE)..... | 34 |
| 4.1.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA) | 35 |
| 4.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ | 37 |
| 4.2.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ..... | 37 |
| 4.2.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ..... | 39 |

| | |
|--|----|
| 4.2.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ | 41 |
| 4.2.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ..... | 43 |
| 4.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ..... | 45 |
| 4.3.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ | 46 |
| 4.3.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ | 47 |
| 4.3.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ..... | 49 |
| 4.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ | 51 |
| 4.4.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ | 52 |
| 4.4.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ | 53 |
| 4.5. ΣΥΝΟΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ..... | 57 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ | 58 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 60 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Προσδιοριστικής σημασίας παράγοντες στη λήψη αποφάσεων αποτελούν η μέτρηση της προόδου των επιχειρήσεων μέσω της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και ο προσδιορισμός μιας σχέσης για την εξαγωγή ενός λογικού συμπεράσματος σχετικά με την απόδοση της εταιρείας. Επομένως, η χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιρειών, αποτελεί μέσο για την αναγνώριση των πιθανών αλλαγών που μπορεί να έχουν προκύψει στις χρηματοοικονομικές τάσεις. Η σύγκριση της απόδοσης της εταιρείας με τους ανταγωνιστές της είναι μια εξίσου αξιοσημείωτη πτυχή μιας χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Η κερδοφορία και η οικονομική απόδοση θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μέτρηση των αποτελεσμάτων των πολιτικών και των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης σε νομισματικούς όρους. Συνεπώς, η χρηματοοικονομική ανάλυση αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τις εταιρείες και βοηθάει στο να δούμε σε ποιο σημείο βρίσκεται η οικονομική τους θέση.

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρείας αερομεταφορών Aegean Air Lines. Η βαρύτητα του θέματος της πτυχιακής εργασίας έγκειται στο γεγονός ότι η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι η διαδικασία αξιολόγησης της οικονομικής θέσης μιας εταιρείας αναλύοντας τη σταθερότητα, τη βιωσιμότητα και την κερδοφορία της. Από τα αποτελέσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης διαπιστώθηκε ότι η χρηματοοικονομική θέση της εταιρείας είναι σε καλή κατάσταση. Ωστόσο, πολύ δείκτες οι οποίοι με το πέρασμα των ετών δεν βελτιώθηκαν αλλά υποχώρησαν. Συνολικά η εταιρεία φαίνεται να μπορεί να διαχειριστεί ικανοποιητικά τα πάγια στοιχεία της, τα ταμειακά της διαθέσιμα και τις υποχρεώσεις της προς τρίτους.

SUMMARY

Measuring business progress through financial analysis are crucial factors in decision making. and defining a relation to draw a logical conclusion on the performance of the company. So, the financial analysis of companies, is a means of identifying possible changes that may have occurred in financial trends. The comparison of its performance company with its competitors is an equally remarkable aspect of a financial analysis. Profitability and financial performance will could be defined as measuring the effects of policies and activities of a company in monetary terms. Therefore, the Financial analysis is an important tool for companies and helps to see where their financial position is.

Purpose of the present Thesis is the financial analysis of the company Aegean Airlines. The importance of the dissertation lies in the fact that financial analysis is the process assessing the financial position of a company by analyzing the stability, the sustainability and profitability. From its results financial analysis found that the financial situation of the company is satisfactory. However, there were indicators that over time over the years did not improve but declined. Overall, the company seems to can satisfactorily manage its fixed assets, its cash available and its liabilities to third parties.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε επιχείρηση έχει ως στόχο την διατήρηση της θέσης της σε σταθερή και ανταγωνιστική στην αγορά. Θα πρέπει να παρέχει εισροές για τη διοίκηση, να λαμβάνει σημαντικές στρατηγικές αποφάσεις και να επιτυγχάνει τους οικονομικούς της στόχους, γι' αυτό αναγκάζεται να αναλύει συνεχώς και να παρακολουθεί τη χρηματοοικονομική τους κατάσταση που εμφανίζεται για οικονομικά και περιβαντολλογικά θέματα. Η οικονομική κατάσταση του επιχειρηματικού αντικειμένου θεωρείται ότι αποτελεί σύνθετο αποτέλεσμα ολόκληρης της απόδοσής τους. Αυτό το αποτέλεσμα παρουσιάζεται μέσω των δεικτών αναλογίας δραστηριότητας, κερδοφορίας, ρευστότητας, χρέους και αγοραίας αξίας. Αυτοί οι δείκτες βασίζονται στους συνθετικούς δείκτες της χρηματοοικονομικής λογιστικής και καταδεικνύουν την πολυπλοκότητα της ερμηνείας απόδοσης του επιχειρηματικού θέματος.

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξεταστεί η χρηματοοικονομική ανάλυση της αεροπορικής εταιρίας αιγαίου AEGEAN με βάση τις οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας. Πιο συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο με τίτλο <<Αερομεταφορές και ο κλάδος τους>>, αναφέρεται η σημαντικότητα αερομεταφορών και αεροδρόμιων. Επίσης, διεξάγει ανάλυση στον οικονομικό και νομικό τομέα όπως και την εξέλιξή τους στην πάροδο του χρόνου. Στο δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο <<Παρουσίαση αεροπορικής εταιρίας Aegean airlines>> γίνεται αναφορά στην ιστορία της εταιρίας, στους κινδύνους, στις 5 δυνάμεις του PORTER και τέλος στην ανάλυση SWOT της εταιρίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο με τίτλο <<Χρηματοοικονομική ανάλυση>> γίνεται λόγος για τον σκοπό της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και τις μεθόδους της. Μέθοδοι όπως η κάθετη μέθοδος, οριζόντια και με αριθμοδείκτες τάσης. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο με τίτλο <<Αριθμοδείκτες>>, παρουσιάζονται οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας, δραστηριότητας, ρευστότητας και δανειακής επιβάρυνσης ή χρηματοοικονομικής μόχλευσης, καθώς γίνεται και σύνοψη της χρηματοοικονομικής ανάλυσης για την εταιρία AEGEAN την περίοδο 2015-2019.

Η ανάλυση των αριθμοδεικτών της αποδοτικότητας που εμπεριέχει τον αριθμοδείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, απόδοσης επενδύσεων κεφαλαίων και τον αριθμοδείκτη απόδοσης ενεργητικού. Έπειτα, η ανάλυση των αριθμοδεικτών της δραστηριότητας περιλαμβάνει τον αριθμοδείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων, ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων και της ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων.

Επίσης, ο αριθμοδείκτης ρευστότητας συμπεριλαμβάνεται από τους αριθμοδείκτες άμεσης ρευστότητας, γενικής ρευστότητας και τον αριθμοδείκτη κεφαλαίου κίνησης. Τέλος, αναλύονται οι αριθμοδείκτες δανειακής επιβάρυνσης ή χρηματοοικονομικής μόχλευσης. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τον αριθμοδείκτη μακροχρόνιας δανειακής επιβάρυνσης και της φερεγγυότητας. Η παρούσα πτυχιακή εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση των συμπερασμάτων, των βιβλιογραφικών αναφορών και των παραρτημάτων τα οποία περιλαμβάνουν πληροφορίες ως προς τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Aegean Air Lines.



A STAR ALLIANCE MEMBER



1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΟΥΣ

1.1. Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του συνολικού κλάδου μεταφορών είναι τα αεροδρόμια. Με την πάροδο του χρόνου έχουν καταφέρει να γίνουν πολύ μεγάλα και σπουδαία έργα, τα οποία παρέχουν τη βάση για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Η ανάπτυξη στον τομέα των αερομεταφορών δεν μπορεί να συνδυαστεί με άλλα είδη μεταφορών πιο διαδεδομένα, λόγω των νέων καινοτομιών που αναπτύσσονται στον τομέα. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών έχουν βοηθήσει τόσο στην οικονομική όσο και στην τουριστική ανάπτυξη των κρατών σε όλο τον κόσμο. Αύξησε την επιρροή των αεροπορικών μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία η ζήτηση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ενισχύοντας έτσι την πιο γρήγορη μετακίνηση των επιβατών, των αγαθών και των υπηρεσιών στην εγχώρια και

παγκόσμια αγορά. Το τελευταίο συμβάλλει στην πράξη, στη δημιουργία υψηλότερων εσόδων, στην οικονομία μέσω της γρήγορης εισόδου και εξόδου των αγαθών και των υπηρεσιών. Η αεροπορική βιομηχανία παρέχει σημαντικό ρόλο όσον αφορά την εργασία και τον ελεύθερο χρόνο που έχουν οι πολίτες σε όλο τον κόσμο.

Σύμφωνα με τους Wang & Song (2010), ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών παρουσίασε σημαντική αύξηση τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της αύξησης των ευκαιριών ταξιδιού. Παρόλο που σημειώθηκαν γεγονότα που αποτρέπουν τους καταναλωτές από ταξίδια, η γενική ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας ήταν θετική. Λόγω των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στα δίκτυα μεταφοράς και στο περιβάλλον, οι προβλέψεις της μελλοντικής ζήτησης για αεροπορικά ταξίδια και η γνώση των καθοριστικών παραγόντων της είναι βασικά στοιχεία για τη διαμόρφωση των πολιτικών μεταφορών. Για τις 15 αεροπορικές εταιρείες, η ανάλυση και η πρόβλεψη πραγματοποίησης αεροπορικών ταξιδιών αποτελούν μέρη των διαδικασιών εταιρικού σχεδιασμού τους. Επιπλέον, οι προβλέψεις της ζήτησης για αεροδρόμια έχουν μεγάλη επίδραση στα γενικά σχέδια του αεροδρομίου για την ανάπτυξη του αερολιμένα (διάδρομοι, διαδρόμους, ποδιά, τεχνολογικές συσκευές) και εγκαταστάσεις εδάφους (χώροι επιβίβασης / εκφόρτωσης, αίθουσες αναμονής κ.λπ.), διότι εξαρτώνται από το ποσό των επιβατών κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου αναφοράς. Οι διαχειριστές αερολιμένων έχουν μεγάλο ενδιαφέρον για τα μοντέλα ζήτησης και την εκτίμησή τους, ιδίως όταν ο ανταγωνισμός μεταξύ των αεροδρομίων είναι έντονος. Το έργο της πρόβλεψης της ζήτησης των αεροπορικών ταξιδιών δεν είναι εύκολο να επιτευχθεί, δεδομένης της πολυπλοκότητας της τρέχουσας κατάστασης στην οποία μπορούν να ανταγωνίζονται περισσότεροι αερομεταφορείς προσφέροντας διαφοροποιημένους ναύλους, διαφορετικά αεροδρόμια προέλευσης / προορισμού που εξυπηρετούν τις ίδιες περιοχές, διαφορετικές υπηρεσίες πτήσης κ.λπ.

Ένα σημαντικό γεγονός που διαμόρφωσε τη βιομηχανία ήταν η απελευθέρωση των αεροπορικών εταιρειών, η οποία ευθύνεται στο ότι οι κυβερνήσεις δεν καθόριζαν πλέον τους ναύλους, ενισχύοντας έτσι τον ανταγωνισμό και μειώνοντας τις τιμές. Έτσι, οδήγησε στην ανάπτυξη αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και οδήγησε σε νέες τάσεις στην τουριστική βιομηχανία. Οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους μπορούν να θεωρηθούν σημαντικοί παράγοντες για την αύξηση της ζήτησης στον τουρισμό.

Σύμφωνα με τους Lohman και Duval (2011), οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους επικεντρώνονται συχνά σε περιφερειακά ή δευτερεύοντα αεροδρόμια ή τρένα υψηλής ταχύτητας. Η ανάπτυξη τουριστικών προορισμών, μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση του τοπικού αεροδρομίου, να ελκύσει νέες αεροπορικές εταιρείες και να μετατρέψει το αεροδρόμιο σε κέντρο, γεγονός που θα φέρει και περισσότερους τουρίστες και θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού. Ορισμένες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εκτελούν επίσης εσωτερικές πτήσεις σε χώρες όπου υπάρχει έλλειψη άλλου είδους μεταφορών. Από την άποψη αυτή, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους μπορούν επίσης να συμβάλουν στην ανάπτυξη του εγχώριου τουρισμού ή να δημιουργήσουν ένα αποτελεσματικό δίκτυο μεταφοράς.

1.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Το 2008 η Ελλάδα καλέστηκε να αντιμετωπίσει μια μεγάλη και πρωτόγνωρη οικονομική κρίση, η οποία επέφερε πολυάριθμα προβλήματα βιωσιμότητας των υφιστάμενων επιχειρήσεων. Η οικονομική κρίση, προκάλεσε σημαντικά εμπόδια για την προσέλκυση των επενδύσεων και θα μπορούσε να είναι πολλαπλάσιας σημασίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- Κατά την περίοδο όπου κυριαρχούσε η οικονομική κρίση σε κάθε οικονομικό κλάδο, το ΑΕΠ της Ελλάδας έπεσε σημαντικά, ασκώντας

πολυάριθμες επιπτώσεις. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, φαίνεται ότι το ΑΕΠ της χώρας, ανέβηκε, προκαλώντας αύξηση στα οικονομικά μεγέθη των αεροπορικών εταιρειών.

- Τα τελευταία χρόνια η πληρότητα στις αεροπορικές μεταφορές είναι αυξημένη και αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω λόγω της τουριστικής ανάπτυξης, που προβλέπεται ότι θα προκύψει στην Ελλάδα στο άμεσο μέλλον.

1.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Σύμβαση του Σικάγο
- Σύμβαση της Βαρσοβίας
- Κανονισμοί IATA (International Air Transport Association)
- Κανονισμοί ICAO (International Civil Aviation Organization)
- Κανονισμοί ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)

1.4. ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με την European Commission (2011), μέχρι το 2050, το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικών μεταφορών αποτελεί μέρος ενός πλήρους διασυνδεδεμένου παγκόσμιου συστήματος αεροπορικών μεταφορών που βασίζεται σε ένα πολυμερές καθεστώς και όχι σε μια σειρά διμερών συμφωνιών. Το 2050, η πολυμορφία των αεροπορικών οχημάτων που λειτουργούν σε κοινά τμήματα του εναέριου χώρου είναι πολλαπλάσια, μεταξύ των οποίων: μια σειρά αεροσκαφών ευρείας και στενής ατράκτου επόμενης γενιάς, αεροσκάφη γενικής χρήσης, εξελιγμένα ρουτοφόρα οχήματα όλων των τύπων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων, ειδικών αεροσκαφών (QSTOL), περιφερειακές, επιχειρηματικές και τηλεκατευθυνόμενα μη επανδρωμένα συστήματα αεροσκαφών (UAS). Οι αποστολές αεροπορικών μεταφορών εκτός των

μεταφορών έχουν αυξηθεί σημαντικά και πραγματοποιούνται με τηλεχειριζόμενα και αυτόνομα οχήματα, ιδίως όταν οι αποστολές είναι απλές και επαναλαμβανόμενες, επικίνδυνες ή απαιτούν μεγάλη αντοχή.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ AEGEAN AIRLINES

2.1. AEGEAN AIRLINES

Η Aegean Air Lines είναι η εταιρεία που επιδιώκει να λειτουργεί υπεύθυνα αναπτύσσοντας την αγορά, εξελίσσοντας τους εργαζόμενους και υποστηρίζοντας τους συνεργάτες και τις τοπικές κοινωνίες. Σύμφωνα με τη δήλωση αποστολής της εταιρείας, η Aegean Air Lines έχει ως αποστολή της να μεταφέρει με ασφάλεια τους επιβάτες που την επιλέγουν, να παρέχει σε όλες τις συνθήκες υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις στιγμές του ταξιδιού. Οι αξίες της Aegean Air Lines είναι να νοιάζεται για τις ανάγκες των επιβατών, οι οποίοι βρίσκονται στο κέντρο της προσοχής της. Η εταιρεία επιδιώκει την αέναη βελτίωση της ταξιδιωτικής εμπειρίας σε κάθε στάδιο του ταξιδιού και εστιάζει στην ποιότητα των προσφερόμενων προϊόντων και υπηρεσιών της. Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθούμε στο προφίλ και το κύρος της εταιρείας ώστε να βεβαιώσουμε το λόγο που την επιλέξαμε αυτήν την εταιρεία και τα κριτήρια που μας ώθησαν στο να ασχοληθούμε με αυτήν την συγκεκριμένη εργασία. Η εταιρεία ξεκίνησε τα πρώτα της βήματα στον κλάδο των αερομεταφορών στον Ελλαδικό χώρο το Μάιο του 1999. Μέχρι σήμερα η πορεία της κατάφερε να την αναδείξει ως την μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία της χώρας και συγχρόνως αποτελεί μέλος της εταιρείας Star Alliance, που με την σειρά της προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας τόσο σε ανθρώπινο όσο και σε υλικοτεχνικό επίπεδο, σε πτήσεις μικρών αλλά και μεσαίων αποστάσεων.

2.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

Το 1992 γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία που αποκτά άδεια αερομεταφορών. Τον Ιανουάριου του 1994 η Aegean Aviation μπαίνει στον Όμιλο Εταιριών Βασιλάκη πραγματοποιώντας επένδυση σε ιδιόκτητα Learjet για πτήσεις VIP από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο. Πέντε χρόνια μετά η εταιρεία συστήνεται ως Aegean Airlines και υλοποιεί τις πρώτες πτήσεις από Αθήνα προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με 2 ολοκαίνουργια ιδιόκτητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems. Η μετατροπή των αεροσκαφών πλέον εξασφαλίζει μεγαλύτερη άνεση και ταχύτητα μεταφοράς. Τον ίδιο χρόνο η εταιρεία πραγματοποιεί πτήσεις προς δυο ακόμα προορισμούς: τη Ρόδο και τα Χανιά, ενώ όταν ήρθε το τρίτο RJ στον στόλο της ξεκίνησε να πετά στην Αλεξανδρούπολη και την Κέρκυρα. Στο τέλος του 1999, η εταιρεία εξαγοράζει την Air Greece και αποκτά ένα ακόμη RJ και τρία επιπλέον ATR 72, προσθέτοντας στους προορισμούς της τη Μυτιλήνη.

Το 2000 η εταιρία AEGEAN AIRLINES καταφέρνει την ομοιογένεια του στόλου μέσω της μη ανανέωσης της μίσθωσης 2 αεροσκαφών FOKKER-100 και αντικατάστασης τους με 2 αεροσκάφη AVIRO RJ-100. Δημιουργήθηκαν 11 προορισμοί εσωτερικού με περισσότερες από 80 καθημερινές πτήσεις. Έτσι, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιβατικής κίνησης από περίπου 310 χιλ. επιβάτες το 1999 σε 1,5 εκατ. το 2000.

Τα 2002 έγινε συγχώνευση με την Cronus. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης μέσω περικοπής δαπανών και εξορθολογισμού του δικτύου προς αντιμετώπιση των τότε αντίξωων συνθηκών που επικροτούσαν στην αγορά αερομεταφορών. Έτσι, δημιουργήθηκε μια σταθερή επιβατική κίνηση σε περίπου 2,4 εκατ. πελάτες.

Το 2003 παρατηρήθηκαν στην εταιρεία τα πρώτα κέρδη μετά από την έναρξη της, έγινε η πρώτη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα που εισάγει την διαδικτυακή κράτηση και έκδοση εισιτηρίων. Επίσης, δημιουργήθηκαν νέες

πτήσεις από Αθήνα προς Μιλάνο μεγαλώνοντας έτσι το εύρος των πτήσεων της.

Το 2007 ξεκίνησε δρομολόγια από Αθήνα Μοναχό και από Αθήνα Φρανκφούρτη. Επίσης, ξεκίνησε διαμόρφωση της παραγγελίας αγοράς και μίσθωση αεροσκαφών τύπου Airbus σε συνολικά 25 αεροσκάφη, καθώς έγινε και η παραλαβή των 3 πρώτων Airbus A320. Τέλος, πραγματοποιήθηκε η εισαγωγή της στο χρηματιστήριο Αθηνών με δημόσια εγγραφή και άντληση €135 εκατ.

Το 2010 ολοκληρώθηκε η σταδιακή αποχώριση από τον στόλο της AEGEAN των αεροσκαφών Boeing 737-300/400. Δημιουργήθηκε έναρξη πτήσεων από Αθήνα προς Τελ Αβίβ και από Θεσσαλονίκη προς Μόσχα, όπως και η έναρξη στην αεροπορική συμμαχία STAR ALLIANCE στις 30 Ιουνίου 2010.

Το 2012 πραγματοποιήθηκε έναρξη πτήσεων εξωτερικού από 8 αεροδρόμια της Ελλάδας καθώς και από την Λάρνακα. Έναρξη πτήσεων προς Τσεχία, Ουγγαρία και Γεωργία. Επίσης, η AEGEAN βραβεύτηκε από τα SKYTRAX 2012 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη.

Το 2014 οριστικοποιήθηκε η παραγγελία για την παραλαβή 7 νέων αεροσκαφών Airbus A320 τα έτη 2015-2016. Τέλος, η AEGEAN έγινε η πρώτη εταιρεία με 13 εκατ. διαθέσιμες θέσεις και 119 προορισμούς, 86 προορισμούς εξωτερικού σε 33 χώρες και 33 προορισμούς στο εσωτερικό.

2.3. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

2.3.1. ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

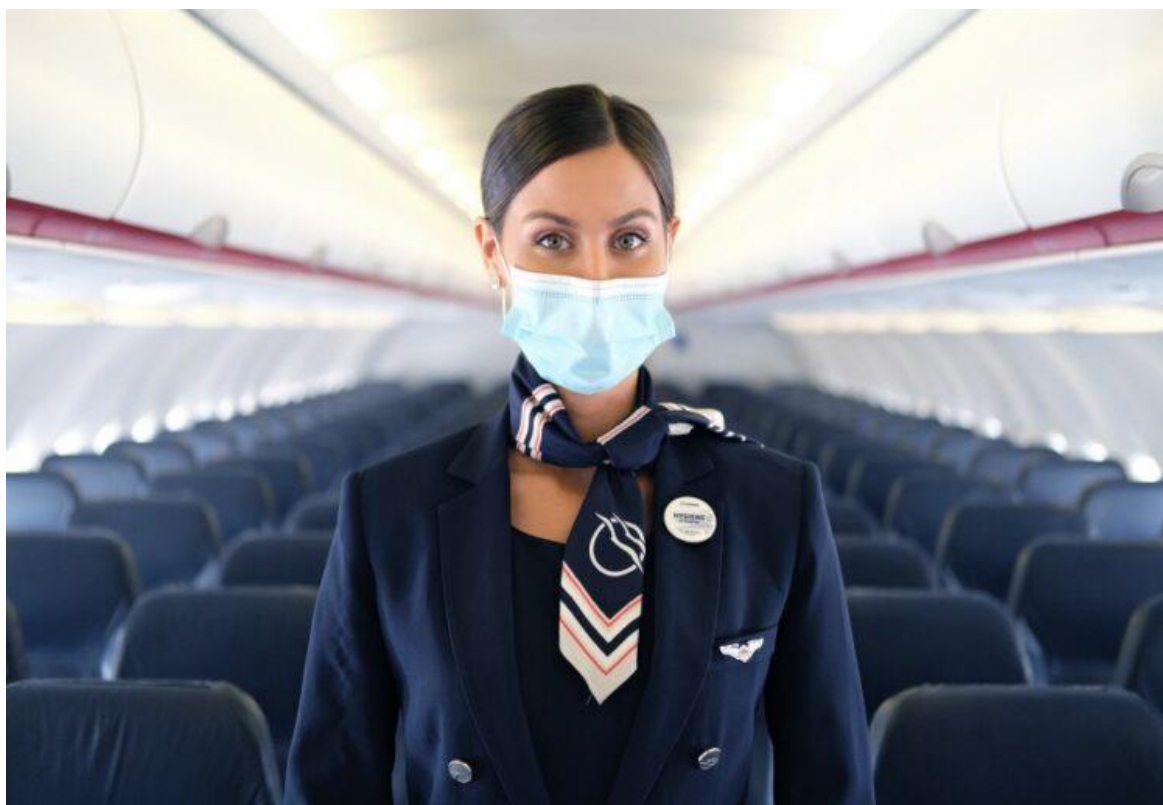
Οι αεροπορικές εταιρείες έρχονται αντιμέτωπες με κινδύνους που αφορούν την περαιτέρω αύξηση της τιμής των αεροπορικών καυσίμων. Επιδημίες/πανδημίες μπορεί να μεταβάλουν αρνητικά τη ζήτηση αεροπορικών ταξιδιών. Επίσης, η κερδοφορία των αεροπορικών εταιρειών μπορεί να είναι κυκλική και να επηρεαστεί αρνητικά από την πολιτική και οικονομική αβεβαιότητα. Η προσφορά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στις αγορές που ενεργοποιηθεί ή προτίθεται να ενεργοποιηθεί η εταιρεία μπορεί να αυξηθεί σημαντικά με αρνητικές επιπτώσεις στην απόδοση των συγκεκριμένων δρομολογίων. Συνεπώς, οι αεροπορικές εταιρείες ιστορικά παρουσιάζουν υψηλά πάγια έξοδα και χαμηλά περιθώρια κέρδους, γεγονός που τις καθιστά περισσότερο ευάλωτες σε σχετικά μικρές αλλαγές στον αριθμό των επιβατών ή στις τιμές των ναύλων ή στη πολυσύνθετη της επιβατικής κίνησης.

2.3.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η ελκυστικότητα της χώρας μας ως προορισμό απαρτίζεται από την εισερχόμενη τουριστική κίνηση της και συνεπώς, γεγονότα που αναμένεται να την επηρεάσουν αρνητικά την Εταιρεία καθώς και σημαντικό μέρος των εσόδων που προέρχεται από τον τουρισμό. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών που αποτελεί ως γνωστό σημαντικό κόμβο για το διεθνές δίκτυο δρομολογίων της Εταιρείας καθορίζει σημαντικά την λειτουργία της Εταιρείας και την ανάπτυξη της στρατηγικής της. Συνεπώς τυχόν αυξήσεις στις χρεώσεις του αεροδρομίου μπορούν να αυξήσουν σημαντικά το κόστος της εταιρείας και να επηρεάσουν αρνητικά τα αποτελέσματα της. Επίσης, πιθανές παραβιάσεις του δικτυακού τόπου της Εταιρείας δύναται να επηρεάσουν αρνητικά τη φήμη

της αφού τα μέτρα ασφάλειας της εταιρείας θα θεωρηθούν ανεπαρκή με αποτέλεσμα να αποθαρρύνουν τους εν δυνάμει πελάτες της και να οδηγήσουν ακόμη και σε διεκδίκηση απαιτήσεων εναντίον της.

Η πορεία του δολαρίου αφού μεταβάλει ένα μεγάλο μέρος των εξόδων της εταιρείας παρά τις πρακτικές αντιστάθμισης του συναλλαγματικού κινδύνου θα μπορούσε να έχει σημαντική επίδραση στην επιχειρηματική δραστηριότητα, την οικονομική κατάσταση και τα λειτουργικά αποτελέσματα της εταιρείας. Αντίστοιχα και κίνδυνος των διακυμάνσεων των επιτοκίων σε σχέση με τις καταθέσεις της, το δανεισμό της και τις χρηματοδοτικές μισθώσεις αεροσκαφών που έχουν συμφωνηθεί με κυμαινόμενο επιτόκιο ελλοχεύει κινδύνους . Τέλος, η Εταιρεία απειλείται από τον κίνδυνο της ρευστότητας και μπορεί να προστατευτεί από αυτόν διατηρώντας επαρκή ταμειακά διαθέσιμα, ρευστοποιήσιμα χρεόγραφα και ικανοποιητικά πιστωτικά όρια τόσο από τις τράπεζες όσο και από τους προμηθευτές, ώστε να είναι σε θέση πάντα να προστατεύει τις λειτουργικές, επενδυτικές και χρηματοδοτικές της ανάγκες.



2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 5 ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΤΟΥ PORTER

Η ανάλυση των 5 δυνάμεων του Porter ορίζεται ως ένα μοντέλο που προσδιορίζει και αναλύει τις 5 βασικές ανταγωνιστικές δυνάμεις που διαμορφώνουν έναν οικονομικό κλάδο με στόχο να βρεθούν και να προσδιοριστούν οι αδυναμίες του αλλά και οι δυνατότητές του. Οι πέντε δυνάμεις είναι οι εξής:

- Απειλή νέων εισροών
- Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών
- Απειλή υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών
- Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών
- Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων

Απειλή νέων εισροών

Η είσοδος στον κλάδο των αερομεταφορών αποτελεί μια δύσκολη διαδικασία δεδομένου του μεγάλου αρχικού κεφαλαίου που χρειάζεται για να επενδυθεί. Τα μεγάλα κόστη συσχετίζονται στην αγορά ή και στην ενοικίαση των αεροσκαφών, τις υψηλούς κόστους υπηρεσίες των αερολιμένων τόσο σε εθνικό αλλά ακόμα περισσότερο σε διεθνές επίπεδο, τους υψηλούς μισθούς εξειδικευμένου προσωπικού, τα κόστη συνεχούς εκπαίδευσης του προσωπικού, η αγορά των αερογραμμών (κωδικοί πτήσης), τα καύσιμα και άλλα πολλά. Η σχετική νομοθεσία σε ό,τι αφορά στην αδειοδότηση και την κάλυψη τήρησης προδιαγραφών για την ασφάλεια και την ομαλή λειτουργία των αερομεταφορών είναι επίσης παράγοντες που δυσκολεύουν την είσοδο νέων εταιριών στο κλάδο των αερομεταφορών. Τέλος, όπως ακολουθεί, ο ανταγωνισμός, οι οικονομίες κλίμακας καθώς και το υπάρχον απόλυτο πλεονέκτημα των ήδη υπάρχουσών εταιριών στο κλάδο δεν διευκολύνει καθόλου την νέο εισερχόμενη εταιρία να ανταγωνιστεί της ήδη

υπάρχουσες, καθώς δεν θα της επιτραπεί να πουλήσει τις υπηρεσίες της σε χαμηλές/ανταγωνιστικές τιμές και συνεπώς με το πέρας του χρόνου προβλέπεται να βρεθεί από νωρίς εκτός αγοράς.

Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών

Ανταγωνιστικό χαρακτηρίζει τον κλάδο η μεγάλη ζήτηση αεροπορικών υπηρεσιών από τους ανθρώπους. Η συνεχώς αυξανόμενη επιβατική κίνηση, η ανάγκη άμεσης σύνδεσης μεταξύ κρατών, πόλεων και ηπείρων, ο τουρισμός και η παγκοσμιοποίηση (οικονομικά-εργασιακά) δημιούργησε τα τελευταία χρόνια ραγδαία μεγέθυνση του κλάδου. Ο στόλος των αεροπορικών εταιριών συνεχώς αυξάνεται, το προσωπικό και το πτητικό τους έργο με νέους κωδικούς πτήσεων ή και αύξηση των υπαρχόντων. Ο υφιστάμενος ανταγωνισμός μεταξύ εθνικών και διεθνών αερομεταφορέων καθώς και το φαινόμενο “ low cost ” που διακρίνεται τα τελευταία έτη έχουν οδηγήσει σε σημαντικές πτώσεις των τιμών των υπηρεσιών, γεγονός που η αντιμετώπιση από μια μικρότερη καθιστάτε δύσκολη ή κάποια πρόσφατα εισαγόμενη εταιρία στο κλάδο, αφού θα πρέπει να διαθέσει αρχικά μεγάλο κεφάλαιο και ταυτόχρονα να πουλάει τις υπηρεσίες της σε χαμηλές τιμές ανάλογες των δεδομένων.

Απειλή υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών

Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών αποτελεί δύναμη εξαιρετικά ισχυρή αφού είναι εμφανής η μεγάλη συγκέντρωση των 2 εταιριών, AIRBUS και BOEING, στον κλάδο της αεροναυπηγικής δραστηριότητας. Τα αεροσκάφη υψηλών προδιαγραφών τύπου AIRBUS και BOEING αποτελούν την πρώτη επιλογή αγοράς ή ενοικίασης στο στόλο των αεροπορικών εταιριών, είναι το δημοφιλέστερα αεροσκάφη και οι πωλήσεις τους είναι οι υψηλότερες. Το αποκαλούμενο αυτό δυοπώλιο, λόγω οικονομίας κλίμακας έχει το απόλυτο πλεονέκτημα και κατ' ακολουθίαν η διαπραγματευτική του δύναμη είναι μεγάλη. Οι υπηρεσίες των αεροδρομίων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο αποτελούν εξίσου προμηθευτές με ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη, αφού στατιστικά

αποτελούν μονοπώλιο ή δυοπώλιο (στις περισσότερες περιπτώσεις κάθε πόλη έχει ένα με δύο αερολιμένες). Συνεπώς, οι τιμές των εν λόγω προϊόντων ή υπηρεσιών τείνουν να είναι υψηλές λόγω της ισχυρής διαπραγματευτικής δύναμης των προμηθευτών.

Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών

Η διαπραγματευτική ισχύς των αγοραστών φαίνεται να μην είναι τόσο ισχυρή και αυτό είναι ορατό αν συλλογιστούμε τη διαφορά του μεγέθους του κλάδου των αερομεταφορών με αυτούς της αεροναυπηγικής και των αερολιμένων (εταιρίες διαχείρισης αερολιμένων ή κράτη). Ο μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιριών απευθύνεται σε λιγότερες αεροναυπηγικές εταιρίες ή εταιρίες διαχείρισης αερολιμένων, ο ανταγωνισμός είναι μικρότερος και οι προσφορές λιγότερες. Συνεπώς, μια μικρότερη ή νέο εισερχόμενη εταιρία στον κλάδο των αερομεταφορών δεν έχει μεγάλη διαπραγματευτική ισχύ ειδικά αν συγκρίνουμε τη δύναμη της με τη δύναμη μεγάλων υπάρχουσών εταιριών με μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη τόσο σε στόλο όσο και σε υπηρεσίες.

Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων

Οι αερομεταφορές αποτελούν κομμάτι του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών, επιβατικών και μη. Συνεπώς ο εν λόγω υπό-κλάδος «απειλείται» από τους υπόλοιπους. Σε ηπειρωτικό επίπεδο, οι μεταφορές με σύγχρονα τρένα υψηλών ταχυτήτων καθώς και οι οδικές συνδέσεις ανάμεσα πόλεων και κρατών, οδηγούν το επιβατικό κοινό στο να επιλέγουν υπηρεσίες μεταφοράς του με άλλα μέσα πιο λιτά και οικονομικά. Η διαδικασία της αερομεταφοράς του επιβατικού κοινού αρκετές φορές δεν αποτελεί έξυπνη επιλογή καθώς τα αεροδρόμια είναι τοποθετημένα κατά κανόνα μακριά από τα κέντρα των πόλεων καθιστώντας τη διαδικασία χρονοβόρα όπως και η επιβίβαση στο αεροσκάφος και ο έλεγχος των αερολιμένων. Γεγονός που οδηγεί το επιβατικό κοινό να επιλέγει πολλές

φορές άλλα μέσα όπως τρένο ή λεωφορείο. Αντίστοιχα, σε μη ηπειρωτικό έδαφος, η επιλογή μεταφοράς επιβατών μέσω πλοίων διεκδικεί μερίδιο αγοράς. Συμπερασματικά, τόσο μια υπάρχουσα όσο και μια νέο εισερχόμενη αεροπορική εταιρία έρχεται αντιμέτωπη με την απειλή από υποκατάστατες υπηρεσίες.

2.5. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT AEGEAN

Η ανάλυση SWOT αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος ενός κλάδου έτσι ώστε να επιλεγθεί και να χαραχθεί η πορεία που χρειάζεται να ακολουθήσει η εταιρεία ή ο κλάδος, δηλαδή όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μια απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους. Στην ανάλυση SWOT τα χαρακτηριστικά της εταιρίας ή του κλάδου χωρίζονται και μελετώνται σε 4 βασικές κατηγορίες:

- Δυνατά σημεία (Strengths)
- Αδύνατα σημεία (Weakness)
- Ευκαιρίες (Opportunities)
- Απειλές-Κίνδυνοι (Threats)

| | |
|---|---|
| <p>Δυνάμεις</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Εξειδικευμένο προσωπικό ➤ Ιστορικό ασφαλείας πτήσεων ➤ Προνομιακή θέση στο αεροδρόμιο βάσης | <p>Αδυναμίες</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Οικονομική κατάσταση ➤ Περιορισμένος στόλος ➤ Περιορισμένες αερογραμμές |
| <p>Ευκαιρίες</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ανάπτυξη ζήτησης στην περιφερειακή αγορά ➤ Απελευθέρωση αερομεταφορών ➤ Στρατηγικές συμμαχίες | <p>Απειλές</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Χαμηλού κόστους αερομεταφορείς ➤ Απελευθέρωση υπηρεσιών αεροδρομίου |

Δυνατά σημεία (Strengths) θεωρούνται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της επιχείρησης τα οποία θα πρέπει να αξιοποιηθούν και να καταβληθεί προσπάθεια διατήρησης και περαιτέρω ανάπτυξής τους.

Αδύνατα σημεία (Weaknesses) θεωρούνται εκείνα τα χαρακτηριστικά της επιχείρησης για τα οποία θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την βελτίωσή τους.

Η αναγνώριση και αποτύπωση των **δυνατών** και **αδύνατων** σημείων προκύπτει από μια ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης (χρηματοοικονομική κατάσταση και εξέλιξη – η οποία μπορεί να είναι καλή, μέτρια ή και κακή - ικανότητες, τεχνογνωσία και εμπειρία των στελεχών και το υ προσωπικού, τεχνολογική πρωτοπορία ή υστέρηση κλπ.). Μια επιχείρηση π.χ. μπορεί να έχει πολύ ικανά στελέχη και προσωπικό (δυνατό σημείο) αλλά περιορισμένη χρηματοδότηση και έλλειψη των απαραίτητων εφευρέσεων για κατοχύρωση και προβολή της τεχνογνωσίας της (αδύνατα σημεία που πρέπει να βελτιωθούν). Κάποια στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος πολλές φορές μπορεί να αποτελούν συγχρόνως

και δυνατά και αδύνατα σημεία π.χ. το μικρό μέγεθος το οποίο μπορεί να περιορίζει τις δυνατότητες γρήγορης ανάπτυξης ή αντιμετώπισης επιθέσεων από ανταγωνιστές (αδύνατο σημείο) μπορεί όμως να δίνει ευελιξία στην εξυπηρέτηση του πελάτη και στην προσαρμογή σε αλλαγές του περιβάλλοντος (δυνατό σημείο).

Ευκαιρίες (Opportunities) θεωρούνται οι παράγοντες – στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος τους οποίους θα πρέπει η επιχείρηση να εκμεταλλευθεί και να αξιοποιήσει μέσα από κατάλληλες στρατηγικές για την επίτευξη των στόχων της.

Απειλές (Threats) θεωρούνται οι παράγοντες – στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος που θα πρέπει να ανησυχίσουν την επιχείρηση και που πιθανώς να οδηγήσουν σε απόκλιση από τους στόχους της, αν δεν ληφθούν μέτρα αντιμετώπισής τους.

Η αναγνώριση και αποτύπωση των **Ευκαιριών** και των **Απειλών** προκύπτει από ανάλυση α) του εξωτερικού Μάκρο -περιβάλλοντος που αναφέρεται στις γενικότερες οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες καθώς και το γενικό επίπεδο εξέλιξης της τεχνολογίας που επηρεάζουν ή θα επηρεάσουν την επιχείρηση (γνωστή ως ανάλυση P.E.S.T.) και β) του εξωτερικού Μίκρο -περιβάλλοντος που αναφέρεται στις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιούμαστε (η οποία μπορεί να στηριχτεί στην ανάλυση των πέντε δυνάμεων του M. Porter).

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

3.1. ΣΚΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Σύμφωνα με τον Hrdý, (2009), ο κύριος σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι να εκφράσει τα περιουσιακά στοιχεία και την οικονομική θέση της εταιρείας και να προετοιμάσει τα στοιχεία για τη λήψη αποφάσεων εσωτερικής διαχείρισης. Η πολυπλοκότητα και η συνεχής εκτέλεση είναι οι βασικές απαιτήσεις της χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Η οικονομική κατάσταση της εταιρείας είναι μια περίπλοκη με πολλές πτυχές διαδικασία. Κατά συνέπεια, αυτή η ποικιλομορφία μεταφέρεται επίσης στη διαδικασία χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Στη διαδικασία χρηματοοικονομικής ανάλυσης, ο χρήστης που αποφασίζει ποιος δείκτης θα επιλέξει είναι των αποτελεσμάτων χρηματοοικονομικής ανάλυσης και την προτεραιότητα της χρήσης μεμονωμένων τμημάτων της χρηματοοικονομικής ανάλυσης σύμφωνα με τη ζήτηση και την πρόθεση. Μεταξύ των κύριων χρηστών της οικονομικής ανάλυσης ενδέχεται να συμπεριλάβουμε διάφορα θέματα κυρίως ως ιδιοκτήτες, διευθυντές, υπάλληλοι, δανειστές (προμηθευτές, τράπεζες), οφειλέτες (πελάτες), φορείς κρατικής και δημόσιας διοίκησης, εξωτερικές αναλύσεις και μέσα ενημέρωσης (Baran, 2008).

Η επισκόπηση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της εταιρείας παρουσιάζεται από το σύστημα χρηματοοικονομικών δεικτών, οι οποίοι πρέπει να είναι σωστοί και σχεδιασμένοι να αντικατοπτρίζουν όλες τις σημαντικές πτυχές της χρηματοοικονομικής κατάστασης. Επομένως, για μια περιγραφή της οικονομικής κατάστασης χρησιμοποιούνται οι δείκτες αναλογίας. Οι δείκτες αναλογίας επιτρέπουν μια συγκριτική ανάλυση της εταιρείας με άλλες εταιρείες ή με δείκτες για τη σχετική περιοχή. Το άθροισμα των δεικτών αναλογίας που θα παρουσιάσουμε, μπορεί να θεωρηθεί ως το άθροισμα των αντιπροσωπευτικών δεικτών. Συγκεκριμένα, αυτοί θα είναι οι πιο συχνά χρησιμοποιούμενοι δείκτες των χαρακτηριστικών της χρηματοοικονομικής κατάστασης. Ωστόσο, μαζί με την πρακτική εφαρμογή, χρησιμοποιούνται δεκάδες δείκτες και δεν είναι δυνατόν να αναφερθούν όλοι (Baran, 2015).

Στην πράξη, η χρήση διαφόρων βασικών δεικτών έχει αποδειχθεί αντιπροσωπευτική και μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε ομάδες ανάλογα με μεμονωμένους τομείς αξιολόγησης της διαχείρισης και την οικονομική υγεία της εταιρείας. Οι πιο βασικές ομάδες δεικτών αφορούν παράγοντες όπως είναι το χρέος, η ρευστότητα, η κερδοφορία, η δραστηριότητα, οι δείκτες κεφαλαιαγοράς, καθώς και άλλοι δείκτες (Κηρκονά & Ραβελεκονά 2013). Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που προέρχονται από τις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις έχουν χρησιμοποιηθεί εκτενώς για διάφορους σκοπούς, όπως εταιρικές προβλέψεις, εξαγορές, εκκαθαρίσεις, αποφάσεις αξιολόγησης κ.λπ. (Maggina 2008).



3.2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Η πιο σημαντική πληροφόρηση που μπορεί να έχει κάποιος για μια εταιρία, ένα κλάδο ή γενικά για μια οικονομία, προέρχεται από την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων. Η ανάλυση αυτή, παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την πορεία των επιχειρήσεων, του κλάδου και της οικονομίας γενικότερα, τόσο διαχρονικά (με την πάροδο των ετών) όσο και συγκριτικά (σύγκριση δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, κλάδων ή οικονομιών).

Οι σημαντικότεροι μέθοδοι της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι οι παρακάτω :

- ΚΑΘΕΤΗ Η ΔΙΑΣΤΡΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ
- ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ Η ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ
- ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΕΙΡΩΝ ΜΕ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΑΣΕΙΣ
- ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Παρακάτω θα αναλύσουμε λεπτομερειακά τις τέσσερις κατηγορίες από τους μεθόδους της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.

3.2.1. ΚΑΘΕΤΗ Η ΔΙΑΣΤΡΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

Η κάθετη ή διαστρωματική ανάλυση είναι μία μέθοδος ανάλυσης όπου οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις αλλάζουν σε καταστάσεις «κοινού μεγέθους». Επιδεικνύουν τα στοιχεία σε απόλυτους αριθμούς και σε ποσοστά ή μόνο σε ποσοστά τα οποία παριστάνονται με το 100%. Στον ισολογισμό, κάθε οικονομικό μέγεθος των στοιχείων του Ενεργητικού και Παθητικού. Στα Αποτελέσματα Χρήσης, το σύνολο των καθαρών. Η μέθοδος της κάθετης ανάλυσης έχει τα έξης χαρακτηριστικά: Εξετάζουν τα οικονομικά στοιχεία μιας χρηματοοικονομικής κατάστασης ως προς το ποσοστό πάνω στο απόλυτο μέγεθος του στοιχείου ως βάση υπολογισμού. Έτσι έχουμε μια γρηγορότερη

και ακριβέστερη αντίληψη της πραγματικής εικόνας της χρηματοοικονομικής κατάστασης. Ορίζει την παρακολούθηση των μερικών στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων από χρόνο σε χρόνο, από μία χρονική περίοδο σε μια άλλη των πωλήσεων.

3.2.2. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ Η ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

Σε αυτήν ανταγωνίζονται τα κονδύλια διαδοχικών ισολογισμών ή αποτελεσμάτων χρήσης, παρακολουθείται και μελετάται η διαχρονική εξέλιξη τους, διότι οι πληροφορίες που προκύπτουν απ' αυτές είναι οι πιο αποκαλυπτικές για τον αναλυτή. Ονομάζεται οριζόντια γιατί εμφανίζονται σε οριζόντια μορφή τα στοιχεία των διαδοχικών χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Οι διαδοχικές αυτές καταστάσεις λέγονται και συγκριτικές καταστάσεις.

3.2.3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

Οι αριθμοδείκτες τάσης χρησιμοποιούνται σε περίπτωση σύγκρισης των ετήσιων ποσοστιαίων μεταβολών δύο ή περισσότερων οικονομικών στοιχείων. Ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών τάσης, τεχνικά, δεν ενέχει καμία ιδιαίτερη δυσκολία. Πιο αναλυτικά, επονομάζεται ένα έτος (ή κάποιο άλλο χρονικό σημείο) ως βάση των υπολογισμών, για τον λόγο αυτό και καλείται έτος βάσης. Έπειτα, τα ποσά των επιλεγμένων στοιχείων των επόμενων ετών υπολογίζονται ως ποσοστά πάνω στο ποσό του έτους βάσης (το έτος βάσης είναι ίσο με 100% ή απλά με το 100). Για τον υπολογισμό της σειράς των αριθμοδεικτών τάσης ενός οικονομικού στοιχείου, για καθένα από τα επόμενα έτη της υπό εξέταση χρονικής περιόδου, χρησιμοποιείται ο τύπος:

Αριθμοδείκτης Τάσης Έτους (v) = [Αξία μεγέθους έτους (v) / Αξία μεγέθους βάσης] * 100

3.2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Οι αριθμοδείκτες που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων βασίζονται εξ ολοκλήρου σε χρηματοοικονομικές αναφορές των εταιρειών. Οι αναφορές αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Τον ισολογισμό
- Το λογαριασμό γενικής εκμετάλλευσης
- Το λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης
- Τον πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων
- Τους λογαριασμούς της γενικής λογιστικής
- Τα λογιστικά και εξωλογιστικά έντυπα και στατιστικά στοιχεία της οικονομικής μονάδας

Στην ανάλυση των αριθμοδεικτών έχουν οριστεί συγκεκριμένες κατηγορίες αριθμοδεικτών ανάλογα με το περιεχόμενό τους. Οι κατηγορίες αυτές είναι:

- Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας οι οποίοι περιγράφουν την τρέχουσα οικονομική κατάσταση της επιχείρησης, κατάσταση η οποία αφορά αφενός τη διοίκηση και αφετέρου τρίτους όπως πιστωτές, προμηθευτές και μετόχους. Ειδικά όμως για τη διοίκηση, η οικογένεια των αριθμοδεικτών ρευστότητας φανερώνει τον τρόπο με τον οποίο απασχολούνται τα κεφάλαια κίνησης της, αν τα κεφάλαια είναι ικανό σε σχέση με τις εργασίες της, ή αν υστερούν από τα κανονικά οπότε υπάρχει πρόβλημα μετρητών. Επίσης, η διαχρονική παρακολούθησή τους επιτρέπει να διαπιστωθεί αν υπάρχει βελτίωση ή όχι της τρέχουσας οικονομικής της κατάστασης (Γκίκας, 2002).

- Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας βοηθούν να προσδιοριστεί ο βαθμός μετατροπής ορισμένων περιουσιακών στοιχείων (αποθεμάτων, απαιτήσεων) σε ρευστά. Σημαντικά ποσά σε ρευστά διαθέσιμα και προσωρινές επενδύσεις δεν αυξάνουν τη μακροχρόνια κερδοφόρα αποδοτικότητα της επιχείρησης, γι' αυτό και θα πρέπει να αποφεύγονται, εκτός αν πρόκειται να επενδυθούν στο άμεσο μέλλον. Επιπλέον, το ποσοστό απαιτήσεων που παρουσιάζει μια επιχείρηση έχει πάντα σχέση και πρέπει να εξετάζεται σε συν με τις πιστωτικές πωλήσεις.
- Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας αφορούν την ικανότητα μιας επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη. Η ικανότητα σχηματισμού κερδών ενδιαφέρει τους μετόχους, τους πιστωτές, τη διοίκηση και γενικά τους εργαζομένους σε μια επιχείρηση. Οι μέτοχοι ενδιαφέρονται να γνωρίζουν την αποδοτικότητα μιας επιχείρησης είτε για να επιλέξουν τις μετοχές της ως επένδυση είτε για να αποφασίσουν εάν θα διατηρήσουν στο χαρτοφυλάκιό τους, καθώς οι αυξήσεις της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης σχετίζονται με τις αυξήσεις του πλούτου των μετοχών. Οι πιστωτές φροντίζουν να γνωρίζουν την ικανότητα μιας επιχείρησης να εξυπηρετεί τις υποχρεώσεις της προκειμένου να έχουν άποψη και αποτελεσματικότητα στις αποφάσεις χορήγησης πίστωσης. Η διοίκηση μιας επιχείρησης συνήθως αμείβεται με βάση τις επιτεύξεις της και την καλύτερη ένδειξη για τις επιτεύξεις της παρέχουν οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας. Η διοίκηση επίσης θέτει στόχους για την επιλογή επενδυτικών προγραμμάτων, οι οποίοι συνήθως εκφράζονται με τη μορφή αναμενόμενης αποδοτικότητας των επενδύσεων, ο δε έλεγχος επίτευξης αυτών των στόχων ανακρίνει αποκλίσεις από επιθυμητούς βαθμούς αποδοτικότητας (Γκίκας, 2002). Κάθε επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί αριθμοδείκτες αποδοτικότητας στις φάσεις προγραμματισμού των διαφόρων επενδύσεων, ελέγχου και αμοιβής των υπεύθυνων στελεχών. Όλες, όμως, οι κατηγορίες των εργαζομένων θα πρέπει να επιζητούν αυξήσεις των αμοιβών τους ανάλογες με την αύξηση της αποδοτικότητας και της

επιχείρησης όπου εργάζονται. Συχνά η έννοια της αποδοτικότητας βαδίζουν παράλληλα με την έννοια της αποτελεσματικότητας της διοίκησης μιας επιχείρησης. Την καλύτερη ένδειξη για την αποτελεσματικότητα της διοίκησης παρέχει η μακροχρόνια αποδοτικότητα της επιχείρησης, και ιδιαίτερα όταν υπολογίζεται για έναν ολόκληρο οικονομικό κύκλο.

- Οι αριθμοδείκτες μόχλευσης έχουν βασικό σκοπό την εκτίμηση της ικανότητας μακροχρόνιας επιβίωσης μιας επιχείρησης. Με τη μόχλευση γίνεται λόγος για τα διάφορα είδη και τις μορφές των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί για τη χρηματοδότησή της. Έτσι λαμβάνονται υπόψη τα μόνιμα (ίδια) κεφάλαια, ως και τις βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Από τις διάφορες αυτές μορφές υποχρεώσεων άλλες εξασφαλίζονται με την παροχή υποθήκης ή προσημειώσεως ή ενεχύρου, ενώ για άλλες δεν παρέχεται μια εμπράγματη ασφάλεια στους πιστωτές. Είναι λοιπόν φανερό ότι οι διάφορες μορφές δανειακών κεφαλαίων μιας επιχείρησης περικλείουν και διαφορετικά ποσοστά κινδύνου για τους πιστωτές της. Η σπουδαιότητα της διάρθρωσης των κεφαλαίων εκφράζεται από την ουσιαστική διαφορά που υπάρχει μεταξύ των ιδίων και των δανειακών κεφαλαίων. Τα ίδια κεφάλαια είναι εκείνα που αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο που αναπόφευκτα υπάρχει σε κάθε επιχείρηση. Το χαρακτηριστικό των ιδίων κεφαλαίων είναι ότι δεν έχουν ορισμένο χρόνο επιστροφής ούτε εξασφαλισμένη απόδοση, δεδομένου ότι η διανομή μερίσματος στους μετόχους εξαρτάται από το ύψος των κερδών και την απόφαση της διοίκησης και της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Τα ίδια κεφάλαια, επειδή θεωρούνται μόνιμα, επενδύονται κατά κανόνα σε μακροχρόνιες επενδύσεις και εκτίθενται σε περισσότερους κινδύνους από ό,τι τα δανειακά (Γκίκας, 2002).

Αντίθετα, τα δανειακά κεφάλαια πρέπει να εξοφληθούν προσαυξημένα με τους τόκους σε τακτά χρονικά διαστήματα, ανεξάρτητα από την οικονομική θέση της επιχείρησης. Σε περίπτωση που μια επιχείρηση δεν είναι σε θέση να εξοφλήσει τις υποχρεώσεις, που απορρέουν από τη χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων (επιστροφή κεφαλαίων και πληρωμή τόκων), θα έχει ως συνέπεια να υπολογιστούν ζημιά τα ίδια κεφάλαια αυτής. Όσο μεγαλύτερη είναι η αναλογία των ξένων κεφαλαίων στο σύνολο των κεφαλαίων μιας επιχείρησης, τόσο περισσότερο χρεωμένη παρουσιάζεται αυτή και τόσο μεγαλύτερες είναι οι σταθερές επιπτώσεις και υποχρεώσεις της για την εξόφλησή τους. Επομένως, υπάρχει μεγάλη πίεση για μια εταιρεία για την πληρωμή τόκων και την επιστροφή των δανειακών κεφαλαίων, όταν αυτά καταστούν ληξιπρόθεσμα. Η πίεση αυτή είναι περισσότερο αισθητή σε περίπτωση που σημειωθεί μείωση των πωλήσεων και των κερδών της επιχείρησης.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

4.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δείκτες Αποδοτικότητας ή Δείκτες Αποτελέσματος (Profitability Ratios). Οι παρόντες δείκτες μετρούν την αποδοτικότητα μιας επιχείρησης, την ενεργητικότητα των κερδών της και την ικανότητα της διοικήσεώς της. Με άλλα λόγια οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν το βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχειρήσεως στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.



4.1.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE)

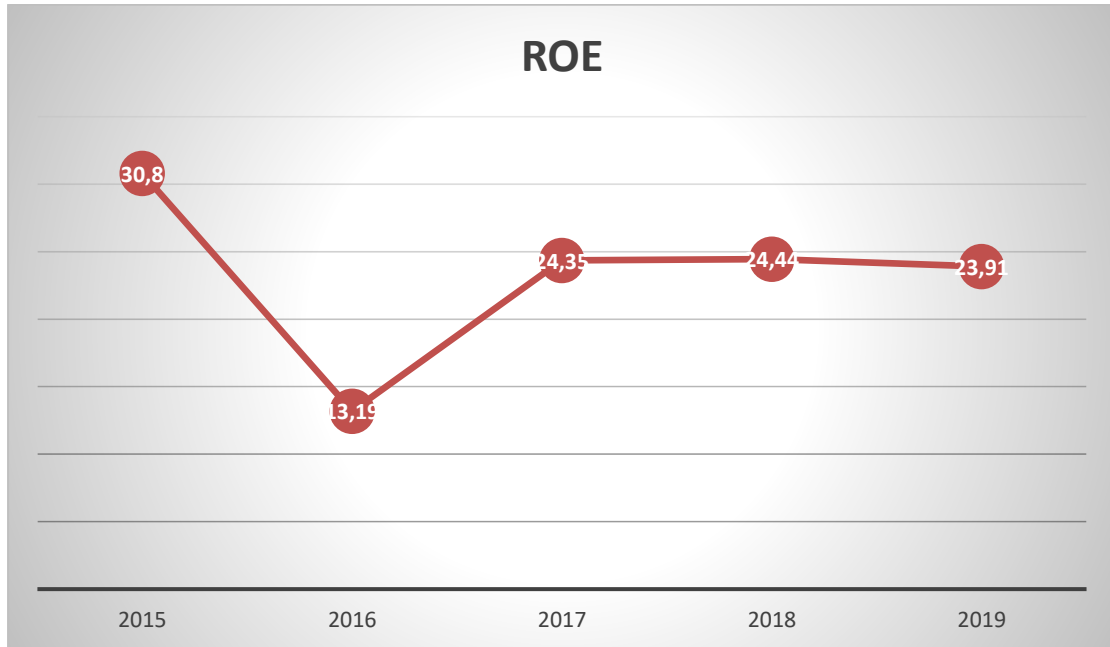
Ο εν λόγω αριθμοδείκτης μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης καθώς και των επιμέρους τμημάτων της. Αποτελεί έναν τρόπο εκτίμησης και εξέτασης της διοίκησης της επιχείρησης. Για τον υπολογισμό του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη τα καθαρά λειτουργικά κέρδη πρέπει να ληφθούν υπόψη πριν από την αφαίρεση των χρηματοοικονομικών εξόδων.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων =

(Κέρδη μετά φόρων : Ίδια Κεφάλαια)*10

| ΕΤΗ | ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ |
|------------|---------------------------------|
| 2015 | 30,8 |
| 2016 | 13,19 |
| 2017 | 24,35 |
| 2018 | 24,44 |
| 2019 | 23,91 |



Όπως μπορεί να διαπιστωθεί από τον παραπάνω πίνακα, η αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης επιλαμβάνονται σε αυτήν, έχει μειωθεί ανάμεσα στο 2015 και 2016, μειώθηκε κατά 17,61. Το 2017 αυξήθηκε, παρόλο που παρατηρήθηκε μικρή μείωση το 2019 η οποία όμως είναι περίπου 11 μονάδες μεγαλύτερη από την τιμή του 2016. Συνεπώς δείχνει ότι η επιχείρηση ευδαιμονεί και χρησιμοποιεί εύστοχα τα κεφάλαιά της, αποτελεσματικά στους περισσότερους τομείς.

4.1.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROCE)

Το ROCE είναι ένας από τους πολλούς δείκτες κερδοφορίας που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της απόδοσης μιας επιχείρησης. Έχει δημιουργηθεί για να δείξει πόσο αποτελεσματικά μια εταιρεία αξιοποιεί το

διαθέσιμο κεφάλαιο της, μελετώντας το καθαρό κέρδος που παράγεται σε σχέση με κάθε ευρώ κεφαλαίου που χρησιμοποιεί η εταιρεία.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης απόδοσης επενδυμένων κεφαλαίων =

(Κέρδη προ φόρων : Απασχολούμενο κεφάλαιο)*100.

4.1.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA)

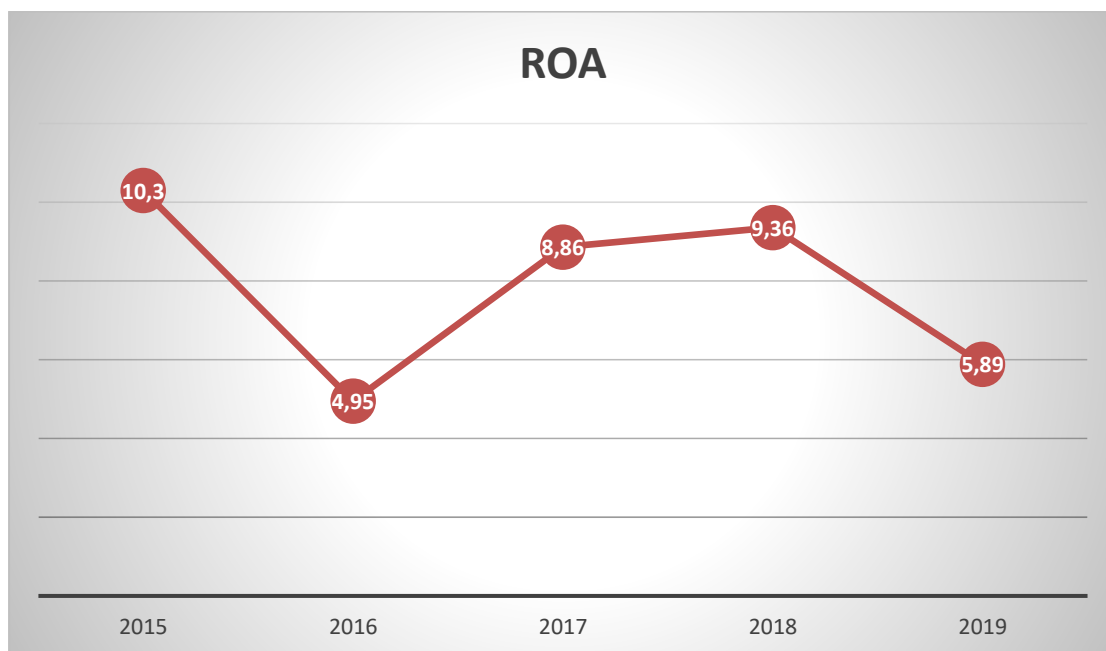
Ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος εκπλήρωσης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση των κεφαλαίων του μετόχου.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης απόδοσης ενεργητικού =

(Κέρδη μετά φόρων : Σύνολο ενεργητικού)*100.

| ΕΤΗ | ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ |
|------------|-----------------------------|
| 2015 | 10,3 |
| 2016 | 4,95 |
| 2017 | 8,86 |
| 2018 | 9,36 |
| 2019 | 5,89 |



Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι η απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της, μειώθηκε σημαντικά το 2016, από 10,3 το 2015 σε 4,95. Το 2017 αυξήθηκε και το 2018 αλλά το 2019 μειώθηκε όχι στο επίπεδο που ήταν το 2016. Το γεγονός ότι το 2019 μειώθηκε ο δείκτης οφείλεται στην αύξηση του συνόλου του ενεργητικού το 2019 σε 1333,45 εκατομμύρια ευρώ από 650,76 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2016, 681,58 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2017 και από 725,91 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2018.

4.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας μετρούν το βαθμό της αποτελεσματικής χρήσης ή αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων μιας επιχείρησης, αφού όσο πιο εντατική είναι η χρήση των διαθέσιμων επιχειρηματικών πόρων, τόσο πιο αποτελεσματική αποβαίνει η εκμετάλλευση της επιχείρησης. Οι δείκτες δραστηριότητας μετρούν τα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης στο σύνολό τους ή σε ομάδες ή το καθένα χωριστά σε μια οικονομική χρήση.

4.2.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων δείχνει πόσες φορές μέσα στη λογιστική χρήση ανανεώθηκαν τα αποθέματα της οικονομικής μονάδας σε σχέση με τις πωλήσεις της. Σε γενικές γραμμές αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων, τόσο αποτελεσματικότερα λειτουργεί η οικονομική μονάδα.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων =

Πωλήσεις : Αποθέματα

| ΕΤΗ | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ |
|------------|---|
| 2015 | 74,57 |
| 2016 | 63,45 |
| 2017 | 74,24 |
| 2018 | 67,54 |
| 2019 | 72,59 |



Όπως μπορεί να διαπιστωθεί από τον πίνακα, η εταιρεία φαίνεται να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα τα έτη 2015, 2017 και 2019 όπου ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας των αποθεμάτων της φαίνεται να είναι σημαντικά αυξημένος.

4.2.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει τον βαθμό χρησιμοποίησης του συνόλου του ενεργητικού, δηλαδή των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, σε σχέση με τις πωλήσεις της. Ένας υψηλός δείκτης δείχνει ότι η επιχείρηση πραγματοποιεί μια εντατική χρήση των περιουσιακών της

στοιχείων για την επίτευξη των πωλήσεων της. Το αντίθετο εκφράζει ένας χαμηλός δείκτης, οπότε ή θα πρέπει να κάνει μια πιο εντατική χρήση των περιουσιακών της στοιχείων ή να ρευστοποιήσει μέρος αυτών.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού =

Πωλήσεις : Σύνολο ενεργητικού

| ΕΤΗ | ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ |
|------------|--|
| 2015 | 1,47 |
| 2016 | 1,57 |
| 2017 | 1,65 |
| 2018 | 1,64 |
| 2019 | 0,98 |



Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι οι μεταβολές από το 2015 ως το 2018 είναι μικρές ως και ίσες. Μεγαλύτερη μεταβολή παρατηρείται στο έτος 2018 προς το 2019 με αριθμό 0,66 μονάδων, γεγονός που οφείλεται στην αυξημένη επένδυση κεφαλαίων στα στοιχεία του ενεργητικού.

4.2.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων δείχνει τον βαθμό στον οποίο χρησιμοποιούνται τα πάγια περιουσιακά στοιχεία μιας οικονομικής μονάδας σε σχέση με τις πωλήσεις της. Επιπλέον, αποτελεί ένδειξη για το εάν η επιχείρηση υπερεπενδύει σε πάγια περιουσιακά στοιχεία και πάλι σε σχέση με τις πωλήσεις της. Προκύπτει διαιρώντας τις καθαρές πωλήσεις της χρήσης με τα συνολικά καθαρά πάγια της οικονομικής μονάδας, στα οποία όμως δεν συμπεριλαμβάνονται οι προσωρινές επενδύσεις και τα άυλα πάγια

περιουσιακά στοιχεία. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζουμε το μέσο ύψος του πάγιου ενεργητικού, στην αρχή και στο τέλος της λογιστικής χρήσης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης αυτός, τόσο πιο εντατικά χρησιμοποιούνται τα πάγια περιουσιακά στοιχεία από την οικονομική μονάδα σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιεί. Μια μείωση του εν λόγω αριθμοδείκτη θα μπορούσε να μαρτυρά υπερεπένδυση σε πάγια στοιχεία. Ενώ μια αύξηση του θα μπορούσε να μαρτυρά μια εντατικοποίηση στη χρήση των πάγιων στοιχείων, χωρίς όμως να είναι και απολύτως βέβαιο.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων =

Πωλήσεις : Πάγιο ενεργητικό

| ΕΤΗ | ΤΑΧΥΡΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ |
|------------|-------------------------------------|
| 2015 | 9,46 |
| 2016 | 10,13 |
| 2017 | 11,97 |
| 2018 | 8,44 |
| 2019 | 2,84 |



Στον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι από το έτος 2015 μέχρι το 2018 υπάρχουν αυξομειώσεις χωρίς ιδιαίτερες μεταβολές. Σημαντική μεταβολή παρατηρείται από το έτος 2018 προς το 2019, όπου υπάρχει μείωση κατά 5,6 μονάδων, γεγονός το οποίο υποδηλώνει μειωμένη αξιοποίηση των πάγιων στοιχείων της.

4.2.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Ο εν λόγω αριθμοδείκτης δείχνει πόσες φορές μέσα στη λογιστική χρήση ανανεώθηκαν τα αποθέματα της οικονομικής μονάδας σε σχέση με τις πωλήσεις της. Σε γενικές γραμμές αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων, τόσο αποτελεσματικότερα λειτουργεί η οικονομική μονάδα.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων =

Πωλήσεις : Απαιτήσεων

| ΕΤΗ | ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ |
|------------|---------------------------------------|
| 2015 | 9,76 φορές |
| 2016 | 9,77 φορές |
| 2017 | 9,76 φορές |
| 2018 | 9,13 φορές |
| 2019 | 10,98 φορές |



Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων για την εταιρεία φαίνεται ότι είναι ικανοποιητικός και ειδικότερα το 2019 αυξήθηκε σημαντικά συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη.

4.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Με τους αριθμοδείκτες ρευστότητας η εταιρία Aegean έχει τη δυνατότητα να μετρά την ικανότητά της, να τηρεί τις υποχρεώσεις της βραχυπρόθεσμα από τα κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία και να συγκρίνει όλες τις δυνατότητες ρευστότητας που σχετίζονται με το κυκλοφορούν ενεργητικό με όλες τις οφειλές που πρέπει να πληρωθούν σε λιγότερο από ένα έτος.

4.3.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Από τον Αριθμοδείκτη της άμεσης ρευστότητας μπορούμε να δούμε τη σχέση των ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Προκειμένου να θεωρείται ικανοποιητική η άμεση ρευστότητα ο δείκτης πρέπει να παίρνει τιμή μεγαλύτερη από 1.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας =

Κυκλοφορούν ενεργητικό – αποθέματα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

| ΕΤΗ | ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ |
|------------|---------------------------|
| 2015 | 2,00 |
| 2016 | 2,16 |
| 2017 | 2,01 |
| 2018 | 2,84 |
| 2017 | 5,05 |



Όπως διαπιστώνεται από τον παραπάνω πίνακα, η σχέση 3 δείχνει ότι η άμεση ρευστότητα της εταιρείας είναι πολύ ικανοποιητική καθώς υπερβαίνει σημαντικά την ελάχιστη αποδεκτή τιμή. Αξίζει να αναφερθεί ότι με την πάροδο των ετών ο αριθμοδείκτης βελτιώνεται σημαντικά φτάνοντας το 5,05 το 2019.

4.3.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας δείχνει τη σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιώντας στοιχεία του ενεργητικού που μπορούν να μετατραπούν σε μετρητά εντός της περιόδου λήξης των υποχρεώσεων. Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το μέτρο ρευστότητας μιας επιχείρησης και το περιθώριο ασφαλείας, ώστε αυτή να είναι

σε θέση να ανταποκριθεί στην πληρωμή των καθημερινών απαιτητών υποχρεώσεων.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας =

Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού : Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων

| ΕΤΗ | ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ |
|------------|----------------------------|
| 2015 | 2,01 φορές |
| 2016 | 3,42 φορές |
| 2017 | 3,08 φορές |
| 2018 | 2,58 φορές |
| 2019 | 0,97 φορές |



Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα από το 2015 ως το 2016 υπάρχει μια μεταβολή 1,41 φορές. Από το 2016 και μετά δείχνει ότι η γενική ρευστότητα της Aegean Air Lines με την πάροδο των ετών φαίνεται να έχει μειωθεί από 3,42 φορές το 2016 σε 0,97 φορές το 2019.

4.3.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ

Πρόκειται για έναν δείκτη ο οποίος αξιολογείται από τράπεζες και πιστωτές προκειμένου να χορηγήσουν πίστωση στην επιχείρηση. Προκειμένου να θεωρείται ικανοποιητική η γενική ρευστότητα ο δείκτης πρέπει να παίρνει τιμή μεγαλύτερη από 2.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Αριθμοδείκτης κεφαλαίου κίνησης =

Κυκλοφορούν ενεργητικό – Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

| ΕΤΗ | ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ |
|------------|--------------------------|
| 2015 | 335,21 |
| 2016 | 331,36 |
| 2017 | 319,38 |
| 2018 | 358,22 |
| 2019 | 826,36 |



Όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα, τα έτη 2015, 2016, 2017 και 2018 το κεφάλαιο κίνησης είναι σχεδόν στις ίδιες τιμές ενώ το 2019 παίρνει μια άνοδο. Παρόλα αυτά το κεφάλαιο κίνησης της εταιρίας είναι ικανοποιητικό καθώς υπερβαίνει σημαντικά την ελάχιστη αποδεκτή τιμή.

4.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

Οι αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας προσπαθούν να εκτιμήσουν τη πορεία της επιχείρησης κατά βάση στη μακροχρόνια κατεύθυνση της. Προκειμένου όμως να γίνει αυτό θα πρέπει να μελετηθεί πρώτα η διάρθρωση των κεφαλαίων της επιχείρησης δηλαδή η κατανομή του κεφαλαίου μεταξύ των ιδίων και των δανειακών. Η αναλογία του κεφαλαίου στη επιχείρηση μπορεί να εκφραστεί μέσω των παρακάτω αριθμοδεικτών. Η άριστη διάρθρωση των κεφαλαίων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες και τελικά θα είναι εκείνη που μεγιστοποιεί τα κέρδη της επιχείρησης με ελάχιστο

δυνατό κόστος κεφαλαίων και συσχετισμού μεταξύ αναλαμβανόμενου ρίσκου και απόδοσης.

4.4.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ

Ο αριθμοδείκτης μακροχρόνιας δανειακής επιβάρυνσης χρησιμοποιείται για να δείχνει την οικονομική αυτοτέλεια της επιχείρησης, όταν η τιμή του δείκτη αυτού είναι μικρότερη του ενός τότε το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων, που έγινε στην επιχείρηση χρηματοδοτήθηκε με ξένα κεφάλαια, οπότε δεν είναι οικονομικά αυτοτελής. Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του δείκτη, τόσο μικρότερη πιθανότητα αποτυχίας της επιχείρησης υπάρχει.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Δείκτης μακροχρόνιας δανειακής επιβάρυνσης =

Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων : Σύνολο Υποχρεώσεων

| ΕΤΗ | ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ |
|------------|---|
| 2015 | 0,50 |
| 2016 | 0,60 |
| 2017 | 0,57 |
| 2018 | 0,62 |
| 2019 | 0,33 |



Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα ο δείκτης είναι αυξημένος τα έτη 2015, 2016 και 2018 ενώ το 2019 μειώνεται. Παρόλα αυτά ο δείκτης παραμένει μικρότερος από το 1 γεγονός που δείχνει ότι είναι περιορισμένη η εξασφάλιση των πιστωτών της εταιρείας.

4.4.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ

Ο δείκτης φερεγγυότητας μας δείχνει το μέρος του χρησιμοποιούμενου ενεργητικού που προέρχεται από δανεισμό και είναι αντιπροσωπευτικός δείκτης για τη διάρθρωση του κεφαλαίου της επιχείρησης. Οι συνολικές υποχρεώσεις συμπεριλαμβάνουν όλα τα δανειακά κεφάλαια. Οι δανειστές της επιχείρησης προτιμούν χαμηλά επίπεδα συνολικής δανειακής επιβάρυνσης, διότι όσο μικρότερος είναι ο δείκτης τόσο περισσότερα ίδια κεφάλαια

υπάρχουν, για να ικανοποιηθούν οι δανειστές σε περίπτωση χρεοκοπίας της επιχείρησης. Από την άλλη πλευρά, οι μέτοχοι της επιχείρησης προτιμούν υψηλά σχετικά επίπεδα του δείκτη αυτού, διότι με τον τρόπο αυτό μεγεθύνονται τα κέρδη τους. Όταν οι τιμές είναι μεγαλύτερες από την μονάδα δείχνουν ότι οι υποχρεώσεις της επιχείρησης δεν θα εξοφληθούν, έστω και εάν ρευστοποιηθούν όλα τα περιουσιακά στοιχεία της σε ίδια αξία με αυτή που αναφέρεται στον ισολογισμό. Η ρευστοποίηση, όμως, των περιουσιακών στοιχείων και κυρίως των παγίων πραγματοποιείται σε μακροχρόνιο διάστημα και δύσκολα στην πραγματική τους αξία. Συνήθως, όταν παρουσιάζεται ο δείκτης υπερεκτιμημένος τότε γίνεται η εκτίμηση των παγίων στον ισολογισμό της κάθε επιχείρησης. Αντίθετα, έχουμε υποεκτίμηση στις περιπτώσεις που τα πάγια αναφέρονται στην αρχική τιμή κτήσης. Ο δείκτης φερεγγυότητας αποτελεί σημαντικό κριτήριο για τον καθορισμό του συνολικού ποσού των δανείων που μπορούν να χορηγηθούν στην εξεταζόμενη επιχείρηση. Το ποσό, όμως, αυτό επηρεάζεται και από άλλους παράγοντες και ιδίως από την πολιτική που ακολουθούν οι δανειστές (π.χ. τράπεζες) ως προς τη διασφάλιση των δανείων που χορηγούν. Ο δείκτης αυτός απεικονίζει την αναλογία των πάγιων κεφαλαίων στο σύνολο του ενεργητικού. Ανάλογα με την τιμή του δείκτη, οι επιχειρήσεις χωρίζονται σε έντασης πάγιων περιουσιακών στοιχείων και σε έντασης κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων. Για την αξιολόγησή του παραπάνω δείκτη θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι το άριστο σημείο ισορροπίας μεταξύ κυκλοφορούντος και πάγιου ενεργητικού εξαρτάται από τον τομέα δραστηριότητας της επιχείρησης. Οι επιχειρήσεις έντασης πάγιου κεφαλαίου είναι υποχρεωμένες να πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις για τεχνολογικούς κυρίως λόγους. Επιπλέον, οι βιομηχανικές μονάδες δεσμεύουν σημαντικά κεφάλαια σε πάγιες εγκαταστάσεις και μηχανολογικό εξοπλισμό, ενώ οι εμπορικές δεσμεύουν μεγάλα κεφάλαια σε αποθέματα. Τέλος, οι διαφορές που παρουσιάζονται μεταξύ των επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου, φανερώνουν τη διαφορετική πολιτική που εκτελεί κάθε επιχείρηση και βοηθούν να εντοπίζεται η ορθότητα ή μη των επιχειρηματικών αποφάσεων στον τομέα των επενδύσεων.

Σχέση αριθμοδείκτη:

Δείκτης φερεγγυότητας =

Συνολικές υποχρεώσεις : Σύνολο ενεργητικού

| ΕΤΗ | ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ |
|------------|----------------------|
| 2015 | 0,67 |
| 2016 | 0,62 |
| 2017 | 0,64 |
| 2018 | 0,62 |
| 2019 | 0,75 |



Από τον παραπάνω πίνακα συμπεραίνουμε ότι η εταιρία είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της σε σχέση με το χρησιμοποιημένο ενεργητικό που προέρχεται από δανεισμό.

4.5. ΣΥΝΟΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

| ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ | ΕΤΗ | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ | 30,8 | 13,19 | 24,35 | 24,44 | 23,91 |
| ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ | 10,3 | 4,95 | 8,86 | 9,36 | 5,89 |
| ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ | | | | | |
| ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ | 74,57 | 63,45 | 74,24 | 67,54 | 72,59 |
| ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ | 1,47 | 1,57 | 1,65 | 1,64 | 0,98 |
| ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ | 9,46 | 10,13 | 11,97 | 8,44 | 2,84 |
| ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ | 9,76 | 9,77 | 9,76 | 9,13 | 10,98 |
| ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ | | | | | |
| ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ | 2,00 | 2,16 | 2,01 | 2,84 | 5,05 |
| ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ | 2,01 | 3,42 | 3,08 | 2,58 | 0,97 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ | 335,21 | 331,36 | 319,38 | 358,22 | 826,36 |
| ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΑΝ. ΕΠΙΒ. / ΧΡΗΜ. ΜΟΧΛ. | | | | | |
| ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ | 0,50 | 0,60 | 0,57 | 0,62 | 0,33 |
| ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ | 0,67 | 0,62 | 0,64 | 0,62 | 0,75 |

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Έπειτα από μελέτη και ανασκόπηση της βιβλιογραφίας οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι οι εταιρείες αερομεταφορών διακατέχουν σημαντικό ρόλο σε ότι αφορά στις μετακινήσεις των επιβατών καθώς πολύ πιο γρήγορα και πιο οικονομικά μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους. Επιπρόσθετα, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των μεταφορών μέσω αεροπορικών εταιρειών διαδραματίζουν τα ταξίδια αναψυχής και ο τουρισμός των τελευταίων χρόνων, τα οποία έχουν αναπτυχθεί σε αξιοσημείωτο βαθμό και επιπλέον οι τουρίστες καταφέρνουν πλέον να βρουν εισιτήρια σε οικονομικές τιμές γεγονός το οποίο έχει συμβάλει στην εξοικείωση τους με αυτού του είδους μεταφοράς.

Το 2008 καταβάλλει την Ελλάδα η κρίση οπου επέφερε και στον κλάδο των αερομεταφορών, γεγονός που αντιμετωπίστηκε τα τελευταία χρόνια εμφανίζοντας πληρότητα στις αεροπορικές μεταφορές, αφού οι τουρίστες που επιλέγουν την Ελλάδα για τις διακοπές τους έχουν αυξηθεί σημαντικά. Αξίζει να σημειωθεί ότι το νομικό περιβάλλον είναι αρκετά περίπλοκο λόγω των προτύπων περιβαλλοντικής διαχείρισης και της Διεθνούς Ένωσης αεροπορικών μεταφορών.

Σύμφωνα με την καταγραφή της χρηματοοικονομικής ανάλυσης της Aegean Air Lines διαπιστώθηκε ότι η γενική ρευστότητα της με την πάροδο των ετών φαίνεται να έχει μειωθεί. Το κεφάλαιο κίνησης της εταιρείας είναι πολύ ικανοποιητικό καθώς υπερβαίνει σημαντικά την ελάχιστη αποδεκτή τιμή και η άμεση ρευστότητα της εταιρείας είναι πολύ ικανοποιητική καθώς υπερβαίνει σημαντικά την ελάχιστη αποδεκτή τιμή. Αξίζει να αναφερθεί ότι σταδιακά ο αριθμοδείκτης βελτιώνεται σημαντικά φτάνοντας το 5,05 το 2019. Η εταιρεία φαίνεται να λειτούργησε αποτελεσματικότερα τα έτη 2017 και 2019 όπου ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας των αποθεμάτων της φαίνεται να είναι σημαντικά αυξημένος.

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων για την εταιρεία φαίνεται ότι είναι ικανοποιητικός και ειδικότερα το 2019 αυξήθηκε σημαντικά, συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη.

Εν κατακλείδι να αναφερθεί ότι ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης είναι σημαντικά αυξημένος τα έτη 2015, 2016, 2017 και 2018 ενώ μειώνεται το

2019 παραμένοντας ωστόσο σημαντικά υψηλότερος από τα προηγούμενα έτη. Η εταιρεία τα έτη 2016- 2018 έχει ικανοποιητική ρευστότητα προκειμένου να καλύψει τις υποχρεώσεις της. Τέλος, η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της σε σχέση με το μέρος του χρησιμοποιούμενου ενεργητικού που προέρχεται από δανεισμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνικές

Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε. (2018), Ετήσιο Δελτίο 2018. Ανακτήθηκε από:
<https://el.about.aegeanair.com/ependytes/anafores/> την 29/01/2020

Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., Η Αποστολή μας. Ανάκτηση από:
<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/our-mission/> την 28/01/2020

Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., Ιστορική ανάδρομή. Ανάκτηση από:
<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/istoriki-anadromi/> την 1/2/2020

Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., Προφίλ. Ανακτήθηκε από:
<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/profil/> την 28/01/2020

Γκίκας Δ., (2002), Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων, Εκδόσεις Γ. Μπένου Αθήνα 2002

Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γεώργιος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2013), Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση, 1η Έκδοση

Κοχιός Π., Παπανικολάου Γ., Θάνος Γ. και Κιόχος Α., (2002), Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Πολιτική, Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα

Λίβα Β., Καλέργη Τ., (2010), Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων
https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/3690/1/05_chapter_8.pdf

Νούλας Αθανάσιος, 2015. Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Θεσσαλονίκη

Τσαουσέλη Ε., (2011), Μελέτη ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων του κλάδου τροφίμων και ποτών στον Νομό Ξάνθης.

Χατζηγεωργίου Ρ.Χ., (2016), Χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρείας BSH A.B.E. Πειραιάς 2016.

Brealey, Myers, Allen (2016), Αρχές Χρηματοοικονομικής των Επιχειρήσεων, Αθήνα: εκδόσεις ΥΤΟΡΙΑ ΕΠΕ.

Ξενογλωσσες

Alexander, D. et al (2005). International Financial Reporting and Analysis (2nd edition). UK: Thomson Learning

Ellis, J., & Williams, D. (1993). Corporate Strategy and Financial Analysis. UK: Pitman publishing.

Foster, G. (1988). Financial Statements Analysis (2nd edition). USA: Prentice-Hall International.

Mott MacDonald, 2017, Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2016, Final Report, European Commission.

Porter M.E., Argyres N. and McGahan A.M. “An Interview with Michael Porter”, The Academy of Management Executive, vol. 16, no. 2, May 2002.

Psaraki- Kalouptsidi, V., Kalakou, S. (2009). Assessment of efficiency of Greek airports.

Ιστοσελίδες

https://sel.about.aegeanair.com/media/about/aegeanirir_annual_reports2016year_notes2016_gr.pdfforce Download=1

https://sel.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7_SWOT

<http://slideplayer.gr/slide/12046047>

https://sel.about.aegeanair.com/media/about/aegeanirir_annual_reports2016years_ummary2016_gr.pdfforceDownload=1

<https://www.skyexpress.gr/about-us><https://www.planespotters.net/airline/Air-Baltic>

<https://www.planespotters.net/airline/ArkeFly>

<https://www.planespotters.net/airline/Blu-Express>

<https://www.planespotters.net/airline/Brussels-Airlines>

<https://www.planespotters.net/airline/Iberia-Express>

<https://www.planespotters.net/airline/Jet2>

<https://www.planespotters.net/airline/Jetairfly>

<https://www.planespotters.net/airline/Meridiana-Fly>

<https://www.taxheaven.gr/pages/klimakes>

<https://gr.investing.com/equities/aegean-airlins-balance-sheet>

