

**Έκθεση
της PROTON ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.
προς το Διοικητικό Συμβούλιο της
«ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ»**



**Σχετικά με τη Δημόσια Πρόταση της «MIG SHIPPING S.A.»
για την εξαγορά του συνόλου των κοινών ανώνυμων μετοχών της
«ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ»
έναντι 5,50 Ευρώ ανά μία (1) κοινή μετοχή σε μετρητά**

PROTON ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.
Ανεξάρτητος χρηματοοικονομικός σύμβουλος της
«ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ», Σύμφωνα με το Αρ. 15 του Ν. 3461/2006

PROTONBANK

Αθήνα, Δεκέμβριος 2007

1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	2
2	ΓΕΝΙΚΑ	3
2.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
2.2	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	3
2.3	Η ΕΤΑΙΡΙΑ	4
2.4	ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΟΜΙΛΟΥ ΑΤΤΙΚΑ	5
2.5	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	6
2.6	ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ.....	6
2.7	ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2004 – 2006	7
2.8	ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΩΝ	7
2.9	ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΕΝΝΕΑΜΗΝΟ 2007	11
3	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ	14
3.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	14
3.2	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ	15
3.3	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ.....	15
3.4	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	17
4	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	19
4.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	19
4.2	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ	20
4.3	ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟ	
ΧΑ	21	

2 ΓΕΝΙΚΑ

2.1 Εισαγωγή

Το Διοικητικό συμβούλιο της Εταιρίας αφού έλαβε γνώση της Δημόσιας Πρότασης του Προτείνοντος, ανέθεσε σε εξειδικευμένο ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο, την PROTON Τράπεζα ΑΕ (εφεξής ο «**Σύμβουλος**») την σύνταξη έκθεσης σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15 του Ν. 3461/2006.

2.2 Αντικείμενο της Δημόσιας Πρότασης

Η Δημόσια Πρόταση διενεργείται σύμφωνα με τα περιεχόμενα του Νόμου 3461/2006 περί Δημοσίων Προτάσεων.

Ο Προτείνων απέκτησε την 03.10.2007, 52.015.746 κοινές ανώνυμες, μετά ψήφου, μετοχές της Εταιρείας, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό 49,93% του συνολικού καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου των μετοχών της Εταιρείας, και λόγω υπερβάσεως του ενός τρίτου (1/3) του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου των μετοχών της Εταιρείας, υποβάλλει Υποχρεωτική Δημόσια Πρόταση (εφεξής «Δημόσια Πρόταση») για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών της Εταιρείας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 3461/2006 (εφεξής «Νόμος»).

Επίσης την 23.10.2007, ημέρα δημοσιοποίησης της Δημόσιας Πρότασης, η μητρική εταιρία του Προτείνοντος κατείχε 2.428.112 μετοχές οι οποίες συνολικά αντιπροσωπεύουν ποσοστό 2,33% του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της ATTICA GROUP. Συνεπώς, κατά την ημερομηνία δημοσιοποίησης της Δημόσιας Πρότασης, ο Προτείνων κατείχε συνολικά 54.443.858 μετοχές, οι οποίες συνολικά αντιπροσωπεύουν ποσοστό 52,26% του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της ATTICA GROUP.

Με βάση τα ανωτέρω, ο Προτείνων κατέστη υπόχρεος να υποβάλλει Υποχρεωτική Δημόσια Πρόταση (εφεξής "Δημόσια Πρόταση") για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών της Εταιρείας που δεν κατείχε άμεσα ο Προτείνων και η μητρική εταιρία κατά την ημερομηνία δημοσιοποίησης της Δημόσιας Πρότασης, ήτοι στις 23.10.2007, δηλαδή για 49.729.822 μετοχές, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό 47,74% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 3461/2006 (εφεξής "Νόμος"). Όπως απαιτείται από τον Νόμο, ο Προτείνων ξεκίνησε τη διαδικασία της Δημόσιας Πρότασης ενημερώνοντας εγγράφως στις 23.10.2007 την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας και υποβάλλοντας ταυτόχρονα σχέδιο του Πληροφοριακού Δελτίου, σύμφωνα με το άρθρο 10, παρ. 1 του Νόμου.

Σημειώνεται πως μέχρι και την 26.11.2007 ο Προτείνων κατείχε 52.015.746 κοινές ανώνυμες, μετά ψήφου, Μετοχές και η MIG κατείχε 6.828.418 κοινές ανώνυμες, μετά ψήφου, Μετοχές που αντιστοιχούν σε συνολικά σε 56,49% του συνολικού καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου και δικαιωμάτων ψήφου των μετοχών της Εταιρείας.

Η Δημόσια Πρόταση απευθύνεται προς κάθε μέτοχο της Εταιρίας και αφορά κάθε υφιστάμενη, εισηγμένη και διαπραγματευόμενη στο Χ.Α.Α. μετοχή της Εταιρίας η οποία είναι ελεύθερη και απαλλαγμένη κάθε βάρους, χρέους, αμφισβήτησης, νομικού ελαττώματος ή άλλου δικαιώματος τρίτων μαζί με όλα τα υπάρχοντα ή μελλοντικά δικαιώματα που ενσωματώνονται σε αυτές.

Ο Προτείνων προσφέρει 5,50 ευρώ για κάθε 1 (μία) κοινή μετοχή της Εταιρίας, που είχε οριστεί στο Πληροφοριακό Δελτίο της Δημόσιας Πρότασης. Η Επενδυτική Τράπεζα Ελλάδος Α.Ε. ενεργώντας ως χρηματοοικονομικός σύμβουλος του Προτείνοντος, βεβαιώνει ότι ο Προτείνων διαθέτει τα μέσα καταβολής για το σύνολο του ποσού που θα κληθεί να καταβάλει στους μετόχους της Εταιρίας σε μετρητά στο πλαίσιο της Δημόσιας Προσφοράς.

Εάν μετά τη λήξη της Περιόδου Αποδοχής ο Προτείνων κατέχει άμεσα ή έμμεσα μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό τουλάχιστον 90% του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας δεν θα απαιτήσει τη μεταβίβαση σε αυτόν των υπολοίπων μετοχών σύμφωνα με το άρθρο 27 του Νόμου («Δικαίωμα Εξαγοράς»).

Ο Προτείνων θα διατηρήσει τις μετοχές της Εταιρείας εισηγμένες στο Χ.Α. Ο Προτείνων ενδέχεται, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό αποδοχής της Δημόσιας Πρότασης και τις συνθήκες της αγοράς, να προβεί σε ιδιωτική τοποθέτηση, διατηρώντας τον έλεγχο της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας. Μετά την λήξη της Περιόδου Αποδοχής, ο Προτείνων θα εξετάσει, πάντως, και το ενδεχόμενο της συγχώνευσης της ATTICA GROUP και της BLUE STAR, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2.8 του Πληροφοριακού Δελτίου της Δημόσιας Πρότασης, ο Προτείνων ορίζει τη MARFIN ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε. σαν υπεύθυνη για την παραλαβή όλων των δηλώσεων αποδοχής και την παρακολούθηση και την πραγματοποίηση της μεταβίβασης των προσφερομένων μετοχών και την εξασφάλιση της πληρωμής των προσφερομένων μετοχών.

2.3 Η Εταιρία

Η Attica A.E. Συμμετοχών δραστηριοποιείται στην επιβατηγό ναυτιλία μέσω των θυγατρικών της, Superfast Ferries και Blue Star Ferries.

Ο στόλος του Ομίλου αποτελείται από σύγχρονα, επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς για επιβάτες, φορτηγά και Ι.Χ. οχήματα. Το 2006 ο στόλος του Ομίλου δραστηριοποιήθηκε σε τέσσερις αγορές. Στην Αδριατική θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και στη Βαλτική θάλασσα μέχρι τον Απρίλιο του 2006 οπότε προέβη στην πώληση των τριών πλοίων Superfast που απασχολούντο εκεί διατηρώντας όμως τα δύο φορτηγά-οχηματαγωγά RoRo.

Αδριατική Θάλασσα

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στις ακόλουθες γραμμές στην Αδριατική θάλασσα:

- Πάτρα-Ανκόνα-Πάτρα
- Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα
- Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα
- Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα
- Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα
- με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία Superfast V, Superfast VI, Superfast XI, Superfast XII, Blue Star 1 και Blue Horizon. Στις 29 Ιανουαρίου 2007 το πλοίο Blue Star 1 μεταδρομολογήθηκε στη γραμμή Σκωτίας-Βελγίου.

Στις 10 Φεβρουαρίου 2007 το φορτηγό-οχηματαγωγό RoRo Marin μεταδρομολογήθηκε στην Αδριατική θάλασσα, στη νέα γραμμή Πάτρα-Βενετία (Porto Marghera)-Πάτρα.

Βαλτική Θάλασσα

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε, μέχρι τον Απρίλιο του 2006, στη γραμμή της Βαλτικής θάλασσας Rostock, Γερμανίας – Hanko, Φινλανδίας με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία Superfast VII, Superfast VIII, Superfast IX, τα οποία επωλήθησαν.

Επίσης ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στη γραμμή Rostock, Γερμανίας – Uusikaupunki, Φινλανδίας με τα φορτηγά-οχηματαγωγά RoRo Nordia και Marin.

Τον Νοέμβριο του 2006 ο Όμιλος προέβη στη ναύλωση του φορτηγού-οχηματαγωγού RoRo Nordia.

Στις 10 Φεβρουαρίου του 2007 το φορτηγό-οχηματαγωγό RoRo Marin μεταδρομολογήθηκε στην Αδριατική θάλασσα.

Βόρεια Θάλασσα

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε το 2006 στη γραμμή της Βόρειας θάλασσας, Rosyth, Σκωτίας – Zeebrugge, Βελγίου με το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Superfast X. Το Superfast X επωλήθη τον Αύγουστο του 2006 και παρεδόθη στους αγοραστές του τον Φεβρουάριο του 2007.

Η ανωτέρω γραμμή συνεχίζει να εξυπηρετείται κανονικά με το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Blue Star 1 το οποίο μεταδρομολογήθηκε από την Αδριατική στη γραμμή της Βόρειας θάλασσας, στις 29 Ιανουαρίου 2007.

Ελληνική Ακτοπλοία

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε το 2006 στις ακόλουθες γραμμές της Ελληνικής Ακτοπλοίας:

Κοκλάδες

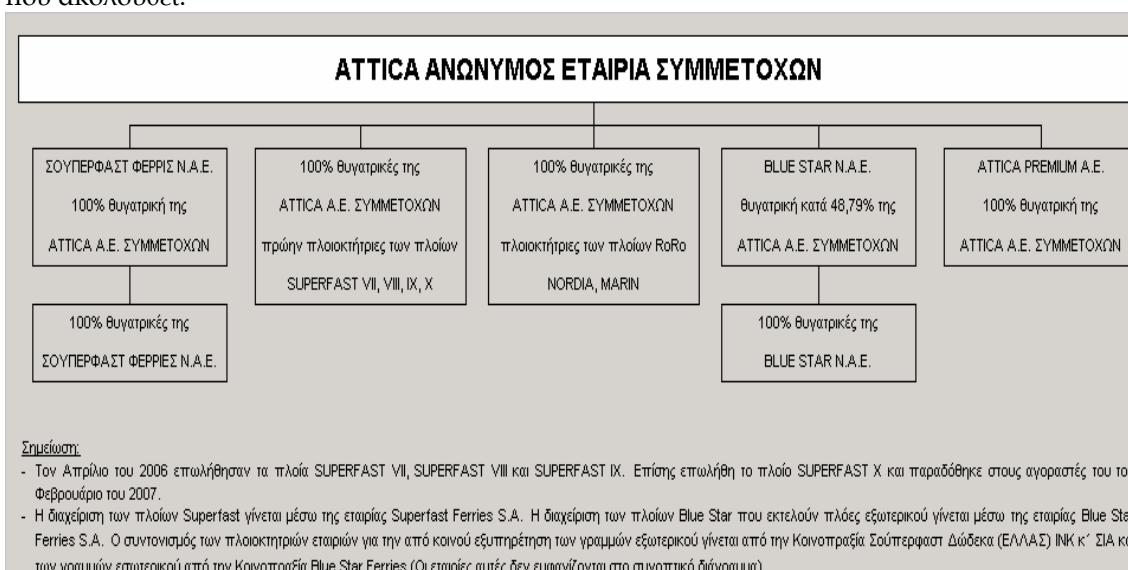
- **Πειραιά** προς Πάρο-Νάξο-Σαντορίνη με τακτικές προσεγγίσεις και με προσεγγίσεις στα νησιά Σύρο-Το-Αμοργό-Ηρακλεία-Σχοινούσα-Κουφονήσια με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Blue Star Paros και Blue Star Naxos.
- **Πειραιά** προς Σύρο-Τήνο-Μύκονο και Πάρο με το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Blue Star Ithaki.
- **Ραφήνα** προς Άνδρο-Τήνο-Μύκονο με το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Superferry II.

Αωδεκάνησα

- **Πειραιά** προς Κάλυμνο-Πάτμο-Λέρο-Κώ-Ρόδο με τακτικές προσεγγίσεις και με προσεγγίσεις στα νησιά Σύρο-Μύκονο-Αμοργό με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία Blue Star 2 και Διαγόρας (από τον Αύγουστο του 2006).
- **Πειραιά** προς Αστυπάλαια-Κάλυμνο μέσω Πάρου-Νάξου με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία Blue Star Paros και Blue Star Naxos.

2.4 Διάρθρωση Ομίλου Attica

Η διάρθρωση του Ομίλου Attica A.E. Συμμετοχών παρουσιάζεται συνοπτικά στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Επίσης, τον Οκτώβριο 2007 αποκτήθηκαν τα RoRo SHIELD και CHALLENGE.

2.5 Διοικητικό Συμβούλιο

Κατόπιν συνεδρίασης την 22^α Οκτωβρίου 2007, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας ανασυγκροτήθηκε σε σώμα και επανακαθόρισε τις αρμοδιότητές των μελών του ως ακολούθως:

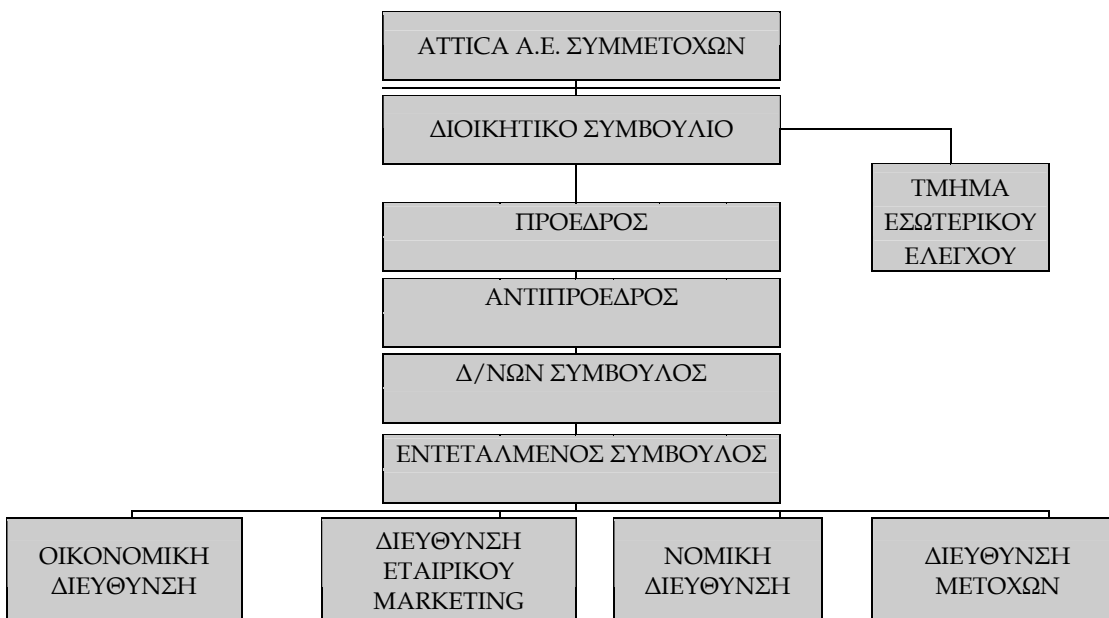
Εκτελεστικά Μέλη

Περικλής Σ. Παναγόπουλος	- Πρόεδρος
Πέτρος Μ. Βέττας	- Διευθύνων Σύμβουλος
Ιωάννης Β. Κρητικός	- Αντιπρόεδρος
Χαράλαμπος Ν. Ζαβιτσάνος	- Εντεταλμένος Σύμβουλος

Μη Εκτελεστικά Μέλη

Αλέξανδρος Π. Παναγόπουλος	- Σύμβουλος
Χαράλαμπος Σ. Πασχάλης	- Σύμβουλος
Εμμανουήλ Ε. Καπαδάκης	- Σύμβουλος
Γεώργιος Ν. Καρυστινός	- Σύμβουλος

2.6 Οργανόγραμμα



2.7 Συνοπτικά Οικονομικά Στοιχεία 2004 – 2006

(Σε εκατ. Ευρώ)	Στοιχεία βάσει Δ.Π.Χ.Π.		
	2004	2005	2006
Κύκλος Εργασιών	371,25	385,12	326,60
EBITDA	104,72	99,10	71,53
Αποσβέσεις	37,98	37,39	29,93
Καθαρές Χρηματοοικονομικές Δαπάνες	-33,20	-26,20	-22,97
Κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας	35,63	28,08	26,28
Περιθώριο EBITDA	28,2%	25,7%	21,9%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	9,6%	7,3%	8,0%
Αριθμός Μετοχών	104.173.680	104.173.680	104.173.680
Κέρδη ανά Μετοχή μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας (σε Ευρώ)	0,34	0,27	0,25
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	466,89	491,81	454,40
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων εξαιρουμένων των Δικαιωμάτων Μειοψηφίας	372,80	389,08	344,29
Σύνολο Ενεργητικού	1.361,41	1.334,70	1.035,56
Καθαρός Δανεισμός	703,64	696,48	434,86
Καθαρός Δανεισμός/Σύνολο Ενεργητικού	51,7%	52,2%	41,9%
Ταμιακά Διαθέσιμα	143,01	92,56	105,45

2.8 Ανασκόπηση Αγορών

Αδριατική Θάλασσα

Στη διάρκεια του 2006, ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές της Ανκόνα και του Μπάρι, εξυπηρετώντας τα δύο Ιταλικά λιμάνια με καθημερινές αναχωρήσεις από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Το λιμάνι της Ανκόνα στην Ιταλία εξυπηρετούσαν τα πλοία Superfast V, Superfast VI, Superfast XI και Superfast XII ενώ τον λιμένα του Μπάρι τα πλοία Blue Star 1 και Blue Horizon.

Η επιβατική κίνηση μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα αυξήθηκε κατά 2,3% το 2006 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, η κίνηση φορτηγών αυξήθηκε κατά 2,7% ενώ η κίνηση των Ι.Χ. οχημάτων μειώθηκε κατά 1,4%. Συνολικά το 2006 στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα μεταφέρθηκαν, 2.237.097 επιβάτες, 453.641 φορτηγά και 465.145 Ι.Χ. οχήματα σύμφωνα με τα στοιχεία των Ελληνικών λιμενικών αρχών.

Τα στοιχεία αυτά συμπεριλαμβάνουν την κίνηση μεταξύ των λιμένων της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και των λιμένων της Ανκόνα, του Μπάρι, της Βενετίας, και του Μπρίντιζι στην Ιταλία. Η μία εταιρία που εξυπηρετούσε το λιμάνι της Τεργέστης, διέκοψε τη γραμμή το 2005 και συνεπώς η Τεργέστη δεν εμφανίζει μερίδιο αγοράς στη σύνδεση Ελλάδος-Ιταλίας με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία.

Στην Αδριατική θάλασσα δραστηριοποιούνται συνολικά εννέα εταιρίες με περίπου 28 πλοία, με τις μικρότερες σε μέγεθος εταιρίες να δραστηριοποιούνται μόνο τους θερινούς μήνες.

Τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας είναι τα κύρια σημεία διέλευσης της κίνησης από και προς την Ελλάδα. Το έτος 2006 μέσω της Πάτρας διακινήθηκε το 56,5% της συνολικής κίνησης επιβατών, το 64,4% της συνολικής κίνησης φορτηγών και το 46,4% της συνολικής κίνησης των Ι.Χ. οχημάτων. Μέσω δε της Ηγουμενίτσας διακινήθηκε αντίστοιχα το 43,5%, το 35,6% και το 53,6% της συνολικής κίνησης των επιβατών, φορτηγών και Ι.Χ. οχημάτων.

Το λιμάνι της Ανκόνα στην Ιταλία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μερίδιο της κίνησης στην Αδριατική θάλασσα. Το έτος 2006, εξυπηρέτησε το 50,9% των επιβατών, το 39,1% των φορτηγών και το 52,9% των Ι.Χ. οχημάτων της συνολικής κίνησης στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας.

Στη μεταφορά επιβατών, το Μπάρι κατέχει τη δεύτερη θέση μετά την Ανκόνα, με μερίδιο 21,8% και ακολουθούν η Βενετία με 17,3% και το Μπρίντιζι με 10,0%. Στη μεταφορά φορτηγών, το Μπάρι κατέχει τη δεύτερη θέση μετά την Ανκόνα, με μερίδιο 32,7% και ακολουθούν η Βενετία με 17,1% και το Μπρίντιζι με 11,1%. Στη μεταφορά Ι.Χ. οχημάτων, η Βενετία κατέχει τη δεύτερη θέση μετά την Ανκόνα, με μερίδιο 25,7% και ακολουθούν το Μπάρι με 12,7% και το Μπρίντιζι με 8,7%.

Συνολικά, η κίνηση στην Αδριατική θάλασσα, στη σύνδεση Ελλάδος-Ιταλίας παρέμεινε στα ίδια περίπου επίπεδα σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Στη διάρκεια του 2006, παρατηρήθηκε μια μετατόπιση της κίνησης από το λιμάνι του Μπρίντιζι, και σε μικρότερο βαθμό και κυρίως στην αγορά των φορτηγών, από το λιμάνι της Ανκόνα, προς το λιμάνι του Μπάρι στη Νότιο Ιταλία, όπου από τον Αύγουστο του 2005 δραστηριοποιείται άλλη μια εταιρία, με δύο μεγαλύτερης ηλικίας πλοία. Η Αδριατική θάλασσα παραμένει η πιο σημαντική οδός για την τουριστική και εμπορευματική κίνηση από και προς την Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη, ενώ οι περιορισμοί στη γρήγορη μεταφορά μέσω Βαλκανίων, καθιστούν τη θαλάσσια δίοδο την προτιμώμενη εναλλακτική για τουριστικές και εμπορικές μεταφορές.

Στην Αδριατική θάλασσα, στην αγορά Ελλάδος-Ιταλίας, η Superfast Ferries κατέλαβε την πρώτη θέση στη μεταφορά επιβατών για ένατη συνεχή χρονιά. Συγκεκριμένα μετέφερε 525.383 επιβάτες, 88.988 φορτηγά και 106.580 Ι.Χ. οχήματα που αντιστοιχούν σε μερίδια αγοράς 23,6% των συνολικών επιβατών, 19,4% των συνολικών φορτηγών και 21,2% των συνολικών Ι.Χ. οχημάτων που μεταφέρθηκαν μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας.

Το έτος 2006, τα Superfast ferries συγκέντρωσαν μερίδιο αγοράς 45,0% στους επιβάτες, 47,0% στα φορτηγά και 39,2% στα Ι.Χ. οχήματα μεταξύ των τριών εταιριών που δραστηριοποιήθηκαν στη γραμμή. Η Superfast Ferries εξυπηρετεί τη γραμμή με δύο αναχωρήσεις την ημέρα από την Πάτρα για την Ανκόνα, μία απευθείας και μία μέσω Ηγουμενίτσας.

Στη γραμμή του Μπάρι, ο Όμιλος κατέκτησε 53,5% της επιβατικής κίνησης, 35,6% της κίνησης φορτηγών και 50,4% της κίνησης Ι.Χ. οχημάτων μεταξύ τριών εταιριών που δραστηριοποιήθηκαν στη γραμμή. Τα ως άνω μερίδια αγοράς προκύπτουν από τα στοιχεία κίνησης των Ελληνικών λιμενικών αρχών.

Ο στόλος της θυγατρικής Blue Star Ferries μετέφερε συνολικά στην Αδριατική θάλασσα το έτος 2006, 251.958 επιβάτες, 47.246 φορτηγά και 34.290 Ι.Χ. οχήματα. Το μεταφορικό αυτό έργο αντιστοιχεί σε μερίδια αγοράς 11,0% στους επιβάτες, 10,6% στα φορτηγά και 6,0% στα Ι.Χ. οχήματα που μεταφέρθηκαν μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας.

Συνολικά, για το έτος 2006, ο στόλος του Ομίλου μετέφερε: 777.341 επιβάτες που αντιστοιχούν σε 34,6% της συνολικής επιβατικής κίνησης μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας, 136.234 φορτηγά που αντιστοιχούν σε 30,0% της συνολικής κίνησης φορτηγών μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας, και 140.870 Ι.Χ. οχήματα που αντιστοιχούν σε 27,2% της συνολικής κίνησης Ι.Χ. οχημάτων μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας. Βάσει των παραπάνω στοιχείων, ο Όμιλος Attica κατέχει την πρώτη θέση στη μεταφορά επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων.

Από τα τέλη Ιανουαρίου του 2007, το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Blue Star 1 που εξυπηρετούσε τη γραμμή του Μπάρι μαζί με το επιβατηγό-οχηματαγωγό Blue Horizon, μεταδρομολογήθηκε στη σύνδεση Σκωτίας-Βελγίου στη Βόρειο θάλασσα, μετά την πώληση του Superfast X που εξυπηρετούσε τη γραμμή αυτή. Ο Όμιλος διατηρεί την παρουσία του στην Αδριατική θάλασσα με πέντε επιβατηγό-οχηματαγωγά πλοία, τέσσερα πλοία Superfast και ένα πλοίο Blue Star. Από τον Φεβρουάριο του 2007, ένα από τα δύο φορτηγό-οχηματαγωγά πλοία

RoRo του Ομίλου, το RoRo Marin, μεταδρομολογήθηκε από τη Βαλτική θάλασσα στην Αδριατική, στη σύνδεση μεταξύ Πάτρας και Porto Marghera, Βενετίας, ενισχύοντας την παρουσία του Ομίλου στην αγορά της Αδριατικής θάλασσας.

Ο Όμιλος Attica δραστηριοποιήθηκε στη Βαλτική θάλασσα με τρία πλοία Superfast, τα Superfast VII, Superfast VIII και Superfast IX μέχρι τον Απρίλιο του 2006 και με δύο φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία, τα RoRo Marin και RoRo Nordia καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Τα τρία πλοία Superfast προσέφεραν την ταχύτερη σύνδεση μεταξύ Rostock, Γερμανίας – Hanko, Φινλανδίας. Τα δύο φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία RoRo Marin και RoRo Nordia δραστηριοποιήθηκαν στη σύνδεση Rostock, Γερμανίας – Uusikaupunki, Φινλανδίας, μεταφέροντας κυρίως ασυνόδευτα φορτηγά και άλλα οχήματα και συμπλήρωναν την παρουσία της Superfast Ferries στην αγορά αυτή.

Μετά από μία πολύ επιτυχή δραστηριοποίηση από την είσοδό της το Μάιο του 2001 στην αγορά αυτή, η Attica Group ήλθε σε συμφωνία το Μάρτιο 2006 με την Εσθονική ναυτιλιακή εταιρία Tallink Grupp για την πώληση των πλοίων Superfast VII, Superfast VIII και Superfast IX με συνολικό τίμημα Ευρώ 310 εκατ.

Ο Όμιλος διατηρεί το πρακτορείο στη Γερμανία, η οποία αποτελεί πολύ μεγάλη αγορά για τις δραστηριότητες του Ομίλου στην Αδριατική και στην Ελληνική Ακτοπλοία.

Μετά την πώληση των τριών Superfast τον Απρίλιο του 2006, ο Όμιλος διατήρησε την παρουσία του στη Βαλτική θάλασσα το 2006 με τα δύο φορτηγά-οχηματαγωγά RoRo Marin και RoRo Nordia που δραστηριοποιήθηκαν στη γραμμή Rostock, Γερμανίας – Uusikaupunki, Φινλανδίας.

Τον Νοέμβριο 2006, ο Όμιλος Group ήλθε σε συμφωνία με τη γαλλική εταιρία Fret Cetam για τη ναύλωση του φορτηγού-οχηματαγωγού RoRo Nordia μέχρι το τέλος του 2008. Το φορτηγό-οχηματαγωγό RoRo Marin μεταδρομολογήθηκε τον Φεβρουάριο του 2007 στην Αδριατική θάλασσα στη νέα σύνδεση μεταξύ Πάτρας και Porto Marghera, Βενετίας.

Βόρεια Θάλασσα

Στη Βόρειο θάλασσα, η Superfast Ferries συνέχισε την επιτυχή δραστηριοποίησή της στη μόνη δια θαλάσσης σύνδεση μεταξύ Σκωτίας και Ηπειρωτικής Ευρώπης που ξεκίνησε τον Μάιο 2002 μετά από την επιλογή της Superfast Ferries σε διεθνή διαγωνισμό από τη Σκωτσέζικη κυβέρνηση ως την καταλληλότερη εταιρία για την εξυπηρέτηση της γραμμής.

Στη γραμμή Rosyth, Σκωτίας – Zeebrugge, Βελγίου δραστηριοποιήθηκε το 2006 το πλοίο Superfast X, προσφέροντας τρεις αναχωρήσεις την εβδομάδα από κάθε λιμάνι. Από την έναρξη της γραμμής τον Μάιο 2002 και μέχρι τον Νοέμβριο 2005 τη γραμμή εξυπηρετούσαν δύο πλοία, το Superfast IX και το Superfast X, μέχρι τη μεταδρομολόγηση του Superfast IX στη Βαλτική θάλασσα και μετέπειτα πώλησή του. Η λειτουργία ενός μόνο πλοίου στη γραμμή Rosyth-Zeebrugge εκρίθη ως η πλέον κατάλληλη για την αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση του στόλου και την πληρέστερη εξυπηρέτηση των αναγκών της αγοράς στο δίκτυο της Superfast Ferries στη Βόρειο Ευρώπη.

Τα στοιχεία κίνησης κατά συνέπεια για το 2006 δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα με τα αντίστοιχα του 2005 λόγω της μείωσης κατά 44,0% των εκτελεσθέντων δρομολογίων από την μεταδρομολόγηση ενός πλοίου. Το ποσοστό μείωσης της κίνησης είναι μικρότερο του ποσοστού μείωσης των δρομολογίων, καταδεικνύοντας αύξηση των πληροτήτων και του μεταφορικού έργου ανά ταξίδι. Συνολικά το έτος 2006, το Superfast X μετέφερε 113.381 επιβάτες, μείωση 38,3% σε σχέση με το 2005, 27.491 φορτηγά, μείωση 28,7% σε σχέση με το 2005 και 36.331 Ι.Χ. οχήματα, μείωση 27,6% σε σχέση με το 2005. Οι πληρότητες αυξήθηκαν σε ποσοστό 10% στους επιβάτες, 27% στα φορτηγά και 26% στα Ι.Χ. οχήματα.

Τον Νοέμβριο του 2006, για τρίτη συνεχή χρονιά η Superfast Ferries ψηφίστηκε η «Καλύτερη Εταιρία Επιβατηγών-Οχηματαγωγών Πλοίων» από τον Σύνδεσμο Τουριστικών Πρακτόρων της Σκωτίας.

Το πλοίο Superfast X επωλήθη και παραδόθηκε στους αλλοδαπούς αγοραστές του τον Φεβρουάριο του 2007 αποφέροντας στον Όμιλο σημαντικό κέρδος. Ο Όμιλος Attica συνεχίζει να εξυπηρετεί τη γραμμή Rosyth, Σκωτίας – Zeebrugge, Βελγίου με τη δρομολόγηση του πλοίου Blue Star 1 του θυγατρικού Ομίλου Blue Star Ferries το οποίο μεταδρομολογήθηκε από τη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι, Ιταλίας.

Ελληνική Ακτοπλοΐα

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στην αγορά της Ελληνικής Ακτοπλοΐας μέσω της 48,795% θυγατρικής εταιρίας, Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε.

Ο Όμιλος Blue Star, με το εμπορικό σήμα Blue Star Ferries, εξυπηρετεί τους κυριότερους προορισμούς των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων με έξι πλοία, τέσσερα εκ των οποίων έχουν ναυπηγηθεί από τα μέσα του 2000 και μετά. Στις αγορές όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία του Ομίλου, έχουν μερίδια αγοράς κατά μέσο όρο 50% έναντι συνολικά 20 πλοίων του ανταγωνισμού με μέσο όρο ηλικίας τα 20 έτη.

Η απελευθέρωση, από τον Μάιο του 2006, του κρατικού ναυτολογίου στην πλειονότητα των γραμμών της Ακτοπλοΐας αποτελεί ένα βήμα προς την εναρμόνιση του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου περί ενδομεταφορών με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92, αν και απομένουν πολλά θέματα ακόμα να διευθετηθούν ώστε να επέλθει πλήρης ελευθερία στην εκμετάλλευση των πλοίων σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό. Οι εταιρίες μπορούν πλέον να εφαρμόσουν την εμπορική πολιτική και στρατηγική τους ελεύθερα με γνώμονα τις ανάγκες της αγοράς και τη βέλτιστη απόδοση των πλοίων σε συνθήκες πλήρους και υγιούς ανταγωνισμού. Η πλήρης εναρμόνιση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92 που καλύπτει και άλλα θέματα όπως της επάνδρωσης των πλοίων, δρομολογίων και ενδιαίτησης, μεταξύ άλλων, θα επιτρέψει την περαιτέρω ορθολογική οικονομική διαχείριση των πλοίων.

Ένα ακόμη σημαντικό βήμα προς την εναρμόνιση του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου περί ενδομεταφορών με τα ισχύοντα στην παγκόσμια ναυτιλία αποτέλεσε η κατάργηση από τον Ιούλιο του 2006, του ορίου ηλικίας για την δραστηριοποίηση των πλοίων στις γραμμές της Ακτοπλοΐας εφόσον πληρούν υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως ηλικίας, εφόσον πληρούν όλους τους εν ισχύ κανονισμούς ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, μπορούν να ταξιδεύουν όσο είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμα.

Ο Όμιλος Blue Star ενισχύοντας την παρουσία του στις γραμμές της ακτοπλοΐας, προέβη στην αγορά, μέσω πλειστηριασμού, του συνόλου του ενεργητικού της ΔΑΝΕ τον Ιούλιο 2006, συμπεριλαμβανομένου του πλοίου Διαγόρας. Το πλοίο δρομολογήθηκε στις 12 Αυγούστου στα Δωδεκάνησα, όπου πλέον προσφέρονται καθημερινές αναχωρήσεις με δύο πλοία, τα Blue Star 2 και Διαγόρας.

Τον Φεβρουάριο του 2006, ο Όμιλος βραβεύτηκε στον νεοσύστατο θεσμό των Superbrands, ως μια από τις κορυφαίες επώνυμες μάρκες της Ελληνικής αγοράς στην κατηγορία «Τουριστικές Υπηρεσίες». Αυτή η βράβευση αποτελεί σημαντική διάκριση διότι αποδεικνύει την αναγνώριση που έχει κερδίσει η Blue Star Ferries με την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών που προσφέρει.

Τον Δεκέμβριο του 2006, η Blue Star Ferries ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρία της Χρονιάς για την Επιβατηγό Ναυτιλία» στα Ναυτιλιακά βραβεία της Lloyd's List. Η υψηλή αυτή διάκριση ήλθε σαν αποτέλεσμα της υπευθυνότητας και της αξιοπιστίας που χαρακτηρίζουν το έργο του Ομίλου Blue Star στην πολύχρονη πορεία του στα δρώμενα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και της Ελληνικής κοινωνίας.

Η αύξηση των πληροτήτων στις γραμμές του εσωτερικού, η συγκράτηση των εξόδων καθώς και μια δυναμική τιμολογιακή πολιτική ενίσχυσαν τα περιθώρια κέρδους για την Blue Star Ferries και αύξησαν σημαντικά τη λειτουργική κερδοφορία του Ομίλου το 2006. Συνολικά το έτος 2006, η Blue Star Ferries μετέφερε στην αγορά της Ελληνικής ακτοπλοΐας, 3.099.212 επιβάτες, μείωση 3,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, 95.796 φορτηγά, αύξηση 18,0% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, και 391.362 Ι.Χ. οχήματα, αύξηση 2,2% σε σχέση με το 2005. Η κίνηση αυτή μεταφέρθηκε με λιγότερα δρομολόγια κατά 15,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος λόγω της πώλησης του επιβατηγού-catamaran Seajet 2.

Συγκεκριμένα, οι επιδόσεις των πλοίων του Ομίλου στις αγορές που δραστηριοποιήθηκαν ήταν:

Κυκλάδες

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε το 2006 στις γραμμές των Κυκλάδων με τέσσερα πλοία, τα Blue Star Naxos, Blue Star Paros, Blue Star Ithaki και Superferry II. Το επιβατηγό-catamaran Seajet 2 που ήταν δρομολογημένο στις γραμμές των Κυκλάδων, επωλήθη το Μάρτιο 2006, χωρίς να έχει εκτελέσει δρομολόγια μέσα στο έτος. Τα τέσσερα αυτά πλοία, εξυπηρετούν από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας 12 νησιά, όλο το χρόνο, έναντι 17 πλοίων περίπου του ανταγωνισμού.

Στις γραμμές των Κυκλάδων, ο Όμιλος συνολικά μετέφερε 2.555.029 επιβάτες, μείωση 4,7% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, 55.010 φορτηγά, αύξηση 18,7% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και 301.664 Ι.Χ. οχήματα, αύξηση 3,0% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Αυτοί οι αριθμοί αντιστοιχούν σε μερίδια 51% στους επιβάτες, 65% στα φορτηγά και 50% στα Ι.Χ. οχήματα, με 39% των συνολικών δρομολογίων της αγοράς, σύμφωνα με στοιχεία της Αγοράς. Οι προαναφερθέντες όγκοι και μερίδια αγοράς επιτεύχθηκαν παρά τη μείωση των δρομολογίων κατά 18,7% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος λόγω της πώλησης του Seajet 2.

Δωδεκάνησα

Ο Όμιλος ενίσχυσε το 2006 την παρουσία του στην αγορά αυτή με ένα ακόμη πλοίο που εξυπηρετούσε και στο παρελθόν τις γραμμές αυτές, το επιβατηγό-οχηματαγωγό Διαγόρας. Το πλοίο δρομολογήθηκε στις 12 Αυγούστου, 2006, δίνοντας τη δυνατότητα στον Όμιλο να προσφέρει καθημερινές αναχωρήσεις από Πειραιά προς τα Δωδεκάνησα με δύο πλοία, τα Blue Star 2 και Διαγόρας, έναντι δύο πλοίων του ανταγωνισμού.

Συνολικά το έτος 2006, το Blue Star 2 και το Διαγόρας, μετέφεραν στα Δωδεκάνησα, 544.183 επιβάτες, αύξηση 12,5% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, 40.786 φορτηγά, αύξηση 23,9% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και 89.698 Ι.Χ. οχήματα, αύξηση 5,5% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Αυτοί οι αριθμοί αντιστοιχούν σε μερίδια 71% στους επιβάτες, 60% στα φορτηγά και 70% στα Ι.Χ. οχήματα, καλύπτοντας το 49% των συνολικών δρομολογίων της αγοράς, σύμφωνα με στοιχεία της Αγοράς. Με τη δρομολόγηση του πλοίου Διαγόρας, τα συνολικά ταξίδια αυξήθηκαν κατά 34,6% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

2.9 Εξελίξεις στο Εννεάμηνο 2007

Κατά την τρέχουσα περίοδο, τα σημαντικότερα γεγονότα για τον Όμιλο είναι τα ακόλουθα:

- Τον Φεβρουάριο του 2007 ο Όμιλος επώλησε το πλοίο Superfast X έναντι τιμήματος Ευρώ 112,0 εκατ. Τα κέρδη από την πώληση ανήλθαν στο ποσό των Ευρώ 12,5 εκατ. και καταχωρήθηκαν στα αποτελέσματα. Στη Βόρειο θάλασσα, στη σύνδεση Σκωτίας-Βελγίου, το Superfast X αντεκατεστάθη από το Blue Star 1 από τα τέλη Ιανουαρίου 2007.
- Τον Φεβρουάριο του 2007 το φορτηγό-οχηματαγωγό (RoRo) Marin μεταδρομολογήθηκε από τη Βαλτική στην Αδριατική θάλασσα, στη γραμμή Πάτρα-Βενετία.
- Τον Φεβρουάριο του 2007, η μητρική εταιρία αύξησε το ποσοστό συμμετοχής της στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας «Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε.» σε 22,25%. Το σύνολο της

εν λόγω συμμετοχής επωλήθη τον Ιούνιο του 2007 έναντι Ευρώ 94,7 εκατ., αποφέροντας στην εταιρία κέρδη Ευρώ 27,7 εκατ.

- Τον Ιούνιο του 2007 η Τακτική Γενική Συνέλευση της εταιρίας αποφάσισε τη διανομή μερίσματος συνολικού ποσού Ευρώ 8,33 εκατ. που αναλογεί σε μέρισμα Ευρώ 0,08 ανά μετοχή. Η καταβολή του μερίσματος άρχισε στις 9 Ιουλίου 2007.
- Τον Σεπτέμβριο του 2007 η Attica Group ανακοίνωσε την αγορά δύο φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων (RoRo) έναντι συνολικού τιμήματος Ευρώ 30,4 εκατ. Το κάθε πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα περίπου 70 ασυνόδευτων φορτηγών οχημάτων διεθνών μεταφορών. Το RoRo Shield (έτος ναυπήγησης 1999) και το RoRo Challenge (έτος ναυπήγησης 1998) παρελήφθησαν τον Οκτώβριο του 2007 και παραμένουν χρονοναυλωμένα μεταξύ Αγγλίας και Ιρλανδίας.
- Στις 3 Οκτωβρίου 2007, η MARFIN INVESTMENT GROUP ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (MIG) απέκτησε το 51,64% (ποσοστό 1,71% αποκτήθηκε άμεσα από την MIG και ποσοστό 49,93% αποκτήθηκε μέσω της 100% θυγατρικής της εταιρίας MIG SHIPPING S.A.) του μετοχικού κεφαλαίου και του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου της ATTICA Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ. Στις 9 Νοεμβρίου 2007 το συνολικό ποσοστό (άμεσα και έμμεσα) που κατέχει η MIG στο μετοχικό κεφάλαιο και στα δικαιώματα ψήφου της ATTICA Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αυξήθηκε σε 54,68%.
- Στις 22 Οκτωβρίου 2007, το Διοικητικό Συμβούλιο της ATTICA Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ προέβη σε αλλαγή στη σύνθεση και τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγοντας, σε αντικατάσταση του παραιτηθέντος κ. Κωνσταντίνου Ε. Σταμπουλέλη, τον κ. Πέτρο Μ. Βέττα ως νέο μέλος και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρίας.

Ανάλυση Αγορών

Αδριατική θάλασσα

Το μεταφορικό έργο των τεσσάρων πλοίων Superfast (Superfast V, Superfast VI, Superfast XI και Superfast XII) στις γραμμές Πάτρα-Ανκώνα, Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκώνα και Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι για το Εννεάμηνο του 2007 ανήλθε σε 497.838 επιβάτες, 103.186 Ι.Χ. οχήματα και 85.597 φορτηγά αυτοκίνητα. Σε σύγκριση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, όπου επίσης δραστηριοποιήθηκαν τα ίδια πλοία, το μεταφορικό έργο αυξήθηκε κατά 14,2% στους επιβάτες, 17,0% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 28,3% στα φορτηγά αυτοκίνητα.

Στην ανωτέρω αύξηση του μεταφορικού έργου συνέβαλε τόσο η αύξηση της πληρότητας των πλοίων όσο και η κατά 8,3% αύξηση του αριθμού των δρομολογίων των πλοίων.

Από τις αρχές Φεβρουαρίου του 2007 ο Όμιλος ενίσχυσε την παρουσία του στην Αδριατική θάλασσα με την μεταδρομολόγηση του φορτηγού-οχηματαγωγού πλοίου (RoRo) Marin από τη Βαλτική θάλασσα, στη γραμμή Πάτρα-Βενετία. Κατά τη διάρκεια του Εννεαμήνου 2007 το RoRo Marin, εκτελώντας συνολικά 110 δρομολόγια, μετέφερε 5.209 φορτηγά αυτοκίνητα και 1.091 Ι.Χ. οχήματα και ο κύκλος εργασιών του ανήλθε σε Ευρώ 3,2 εκατ.

Ο Όμιλος Blue Star είχε παρουσία στην Αδριατική (στη γραμμή Πάτρα- Ηγουμενίτσα-Μπάρι) με ένα πλοίο, το Blue Horizon, λόγω της μεταδρομολόγησης του πλοίου Blue Star 1 στη γραμμή Σκωτίας-Βελγίου. Παρά την μείωση των δρομολογίων στην αγορά αυτή κατά 47,6% ο Όμιλος βελτίωσε σημαντικά το μεταφορικό του έργο και τα έσοδα ανά δρομολόγιο συγκριτικά με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο. Ειδικότερα το μεταφορικό έργο του Ομίλου Blue Star για το Εννεάμηνο του 2007, ανήλθε σε 114.570 επιβάτες (μείωση 44,8% σε σχέση με το Εννεάμηνο του 2006), 16.705 Ι.Χ. οχήματα (μείωση 40,2%) και 21.063 φορτηγά αυτοκίνητα (μείωση 34,8%).

Τα μερίδια αγοράς που κατέκτησε ο Όμιλος Superfast στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας το Εννεάμηνο του 2007 ανήλθαν σε 27,6% στους επιβάτες (έναντι 23,2% το αντίστοιχο διάστημα του 2006), 24,6% στα Ι.Χ. οχήματα (έναντι 20,9% το Εννεάμηνο του 2006) και 25,4% στα φορτηγά αυτοκίνητα (έναντι 19,8% το Εννεάμηνο του 2006). Τα αντίστοιχα ποσοστά για τον Όμιλο Blue Star είναι 6,0% στους επιβάτες (έναντι 10,7%), 3,4% στα Ι.Χ. οχήματα (έναντι 5,7%) και 6,0% στα φορτηγά αυτοκίνητα (έναντι 9,9%). Τα μερίδια αγοράς υπολογίζονται από τα στοιχεία των Ελληνικών Λιμενικών αρχών Πατρών και Ηγουμενίτσας.

Ελληνική Ακτοπλοΐα

Στις γραμμές της Ακτοπλοΐας (γραμμές Πειραιάς-Κυκλάδες, Ραφήνα-Κυκλάδες και Πειραιάς-Δωδεκάνησα) ο θυγατρικός Όμιλος Blue Star κατά το Εννεάμηνο του 2007, πέτυχε να αυξήσει τόσο τα μεγέθη του όσο και τη λειτουργική του κερδοφορία.

Κατά το Εννεάμηνο του 2007, τα δρομολόγια των πλοίων με την προσθήκη και του πλοίου Διαγόρας στη γραμμή των Δωδεκανήσων, αυξήθηκαν κατά 11,9% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2006. Το μεταφορικό έργο, κατά το Εννεάμηνο του 2007 ανήλθε σε 2.761.813 επιβάτες (αύξηση 4,2% σε σχέση με το Εννεάμηνο του 2006), 349.634 Ι.Χ. οχήματα (αύξηση 4,0%) και 85.885 φορτηγά αυτοκίνητα (αύξηση 16,4%).

Βόρεια θάλασσα

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στη γραμμή της Βόρειας θάλασσας (Rosyth, Σκωτίας-Zeebrugge, Βελγίου) αρχικά με το πλοίο Superfast X και στη συνέχεια, μετά την πώλησή του, με το Blue Star 1, από την 29η Ιανουαρίου 2007. Το μεταφορικό έργο, εκτελώντας τον ίδιο αριθμό δρομολογίων, κατά το Εννεάμηνο του 2007 ανήλθε σε 87.812 επιβάτες (μείωση 1,3% σε σχέση με το Εννεάμηνο του 2006), 30.622 Ι.Χ. οχήματα (αύξηση 2,2%) και 16.889 φορτηγά αυτοκίνητα (μείωση 18,7%). Πρέπει να σημειωθεί, ότι η χωρητικότητα του γκαράζ του Blue Star 1 είναι μικρότερη από την αντίστοιχη του Superfast X που δραστηριοποιείτο στη γραμμή αυτή το Εννεάμηνο του 2006.

3 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ

3.1 Γενικά

Το Διοικητικό συμβούλιο της Εταιρίας αφού έλαβε γνώση της Δημόσιας Πρότασης του Προτείνοντος, ανέθεσε σε εξειδικευμένο ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο, την PROTON Τράπεζα ΑΕ (εφεξής ο «**Σύμβουλος**») την σύνταξη έκθεσης σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15 του Ν. 3461/2006.

Η έκθεση του Συμβούλου θα είναι στην διάθεση του κοινού δωρεάν, για όσο διάστημα θα διαρκέσει η Δημόσια πρόταση, στα γραφεία της Εταιρίας και στα γραφεία του χρηματοοικονομικού Συμβούλου στις κάτωθι διευθύνσεις:

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Λ. Κ. Καραμανλή 157
166 73 Βούλα

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ PROTON ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.

Λαγουμιτζή 22,
176 71 Αθήνα

Υπεύθυνοι για τη σύνταξη της μελέτης του Συμβούλου είναι οι κατωτέρω:

- κ. Αθανάσιος Τσοτσόρος, του Ευάγγελου, Διευθυντής Επενδυτικής Τραπεζικής, Λαγουμιτζή 22, 176 71 Αθήνα
- κ. Δημήτριος Μπούρας του Θεοδώρου, Associate Director Επενδυτικής Τραπεζικής, Λαγουμιτζή 22, 176 71 Αθήνα

Σχετικά με την εκπόνηση της Έκθεσης, ο Σύμβουλος επισημαίνει τα ακόλουθα:

1. Προκειμένου να καταλήξουμε στις απόψεις μας που περιλαμβάνονται στην παρούσα Έκθεση, μελετήσαμε δημόσια διαθέσιμες επιχειρηματικές και οικονομικές πληροφορίες που σχετίζονται με την Εταιρία. Μελετήσαμε πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με το επενδυτικό σχέδιο της Εταιρίας και τα αναμενόμενα αποτελέσματα ανά κλάδο λειτουργίας της (εφεξής το «Business Plan») που μας παρασχέθηκαν από την διοίκηση της Εταιρίας και πραγματοποιήσαμε συναντήσεις με τα ανώτατα στελέχη της για να συζητήσουμε την παρούσα κατάσταση και τις προοπτικές της Εταιρίας.
2. Συγκρίναμε την Εταιρία με ελληνικές και διεθνείς εισηγμένες εταιρίες με παρόμοιες δραστηριότητες και λάβαμε υπόψη μας τους οικονομικούς όρους ορισμένων παρόμοιων συναλλαγών που έλαβαν προσφάτως χώρα. Λάβαμε επίσης υπόψη μας χρηματοοικονομικές μελέτες και άλλες πληροφορίες, που κρίναμε σχετικές.
3. Υποθέσαμε, για τους σκοπούς της Έκθεσής μας, ότι όλες οι πληροφορίες που μας παρασχέθηκαν, και ειδικότερα οι προβλέψεις οικονομικών στοιχείων της περιόδου 2007-2010, είναι πλήρεις και ακριβείς ως προς τα ουσιώδη στοιχεία τους και δεν έχουμε προβεί σε ανεξάρτητη επιβεβαίωση των πληροφοριών αυτών. Πιο αναλυτικά, σε σχέση με ιστορικές, επιχειρηματικές και οικονομικές πληροφορίες, υποθέσαμε ότι οι πληροφορίες αυτές απεικονίζουν με ακρίβεια την πραγματική επιχειρηματική και οικονομική θέση της Εταιρίας κατά την ημερομηνία στην οποία αναφέρονται. Σχετικά με πληροφορίες που αναφέρονται στο μέλλον, υποθέσαμε ότι αυτές έχουν συγκεντρωθεί κατά εύλογο τρόπο επί τη βάσει των καλύτερων διαθέσιμων εκτιμήσεων και κρίσεων

της παρούσας διοίκησης του Ομίλου κατά την σημερινή ημερομηνία, ως προς την μελλοντική οικονομική απόδοση της Εταιρίας.

4. Δεν έχουμε προβεί σε αποτίμηση ή σε ανεξάρτητη εκτίμηση των διακριτών περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας ή οποιασδήποτε από τις συνδεδεμένες με αυτήν εταιρίες, ούτε μας έχουν παρασχεθεί τέτοιες αποτιμήσεις ή εκτιμήσεις και η παρούσα Έκθεση δεν περιλαμβάνει τέτοια αποτίμηση ή εκτίμηση και δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο. Δεν προχωρήσαμε σε επιτόπια επιθεώρηση περιουσιακών στοιχείων ή εγκαταστάσεων της Εταιρίας ή των συνδεδεμένων εταιριών στο πλαίσιο της προετοιμασίας της παρούσας. Δεν είχαμε οποιαδήποτε επαφή με προμηθευτές ή πελάτες της Εταιρίας. Δεν έχουμε ερευνήσει ούτε αναλαμβάνουμε οποιαδήποτε ευθύνη σε σχέση με την κυριότητα επί ή με οποιαδήποτε απαίτηση κατά των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας. Αν και έχουμε κατά περίπτωση χρησιμοποιήσει διάφορες υποθέσεις, κρίσεις και εκτιμήσεις προκειμένου να εκφράσουμε την αξιολόγησή μας αναφορικά με το προσφερόμενο τίμημα στο πλαίσιο της Συναλλαγής, τις οποίες θεωρούμε εύλογες και δέουσες ενόψει των καταστάσεων, δεν είναι δυνατό να βεβαιωθεί η ακρίβεια ή η δυνατότητα επαλήθευσης των υποθέσεων, κρίσεων και εκτιμήσεων αυτών. Η Έκθεση μας δεν λαμβάνει υπόψη το συναλλακτικό κόστος. Οι υποθέσεις, εκτιμήσεις και κρίσεις αυτές έχουν συζητηθεί με την διοίκηση της Εταιρίας πριν την σύνταξη της παρούσας Έκθεσης.
5. Η Έκθεση μας βασίζεται στις οικονομικές συνθήκες και στις συνθήκες αγοράς, όπως υφίστανται και μπορούν να εκτιμηθούν κατά την ημερομηνία της παρούσας και δεν εκφράζουμε γνώμη για το αν οι συνθήκες αυτές θα συνεχίσουν να υφίστανται ή για το ποια τυχόν επίδραση θα είχε η αλλαγή στις συνθήκες αυτές στις απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα. Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα τελούν επίσης υπό την επιφύλαξη αβεβαιοτήτων που σχετίζονται με σημαντικούς παράγοντες, όπως μελλοντικές εξελίξεις στο εποπτικό και νομοθετικό πλαίσιο, στην απελευθέρωση της αγοράς, και ένταση του ανταγωνισμού στους κλάδους που δραστηριοποιείται η Εταιρία.
6. Οι απόψεις του Συμβούλου παρέχονται αποκλειστικά για την υποστήριξη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας ως προς την χρηματοοικονομική αξιολόγηση της Δημόσιας Πρότασης. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας οφείλει να διατυπώσει εγγράφως αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την Δημόσια Πρόταση για το περιεχόμενο της οποίας δεν ευθύνεται ο Σύμβουλος.
7. Ο Σύμβουλος και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις ενδεχομένως να έχουν παράσχει στο παρελθόν στην Εταιρία ή/και στον Προτείνοντα ή στις συνδεδεμένες με αυτούς εταιρίες, υπηρεσίες χρηματοοικονομικού συμβούλου, επενδυτικής τραπεζικής ή/και άλλες υπηρεσίες και ενδεχομένως να έχουν λάβει ή να λάβουν στο μέλλον αμοιβή για τις υπηρεσίες αυτές.

3.2 Μεθοδολογία Αποτίμησης

Οι μέθοδοι βάση των οποίων διενεργήθη η εν λόγω αποτίμηση παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Εταιρία	Προεξόφληση Ταμειακών Ροών	Δείκτες Κεφαλαιαγοράς	Συγκρίσιμες Συναλλαγές	Net Asset Value
ATTICA	✓	✓	✓	✓

3.3 Αποτελέσματα Αποτίμησης

Τα αποτελέσματα της εργασίας της αποτίμησης της Εταιρίας όπως προκύπτουν με βάση την εφαρμογή των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και συνοψίζονται ως εξής:

Μέθοδος Αποτίμησης**Εύρος Αξιών
(σε € ανά μετοχή)****I. Προεξόφληση Μελλοντικών Χρηματοροών**

Με τη μέθοδο Προεξόφλησης των Μελλοντικών Χρηματοροών εκτιμάται η αξία της Εταιρίας θεωρούμενη ως δυναμική λειτουργική οντότητα. Στο βαθμό που η αποτίμηση στηρίζεται σε λογικές παραδοχές παρέχει αξιόπιστα αποτελέσματα, προσεγγίζοντας την αξία της επιχείρησης. Με τη μέθοδο αυτή υπολογίζεται η τρέχουσα αξία του μέρους εκείνου των Μελλοντικών Χρηματοροών της Εταιρίας, που θα είναι διαθέσιμα στους μετόχους.

4,39 – 6,05**II. Δείκτες Κεφαλαιαγοράς Συγκρίσιμων Εταιριών**

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης μεθόδου χρησιμοποιήθηκαν οι δείκτες Χρηματιστηριακή Τιμή προς Κέρδη μετά από Φόρους, Χρηματιστηριακή Τιμή προς Ίδια Κεφάλαια, και Συνολική Αξία προς Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων ενός δείγματος Εταιριών του κλάδου, οι οποίες είναι εισηγμένες στις χρηματιστηριακές αγορές της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Ελλάδα**6,41 – 8,35****Εξωτερικό****5,94 – 9,11****III. Συγκρίσιμες Συναλλαγές**

Στα πλαίσια της μεθόδου των συγκρίσιμων συναλλαγών χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης Καταβληθέν Τιμήμα προς Κέρδη μετά από Φόρους, Καταβληθέν Τιμήμα προς Κύκλο Εργασιών, Καταβληθέν Τιμήμα προς Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων και Καταβληθέν Τιμήμα προς Ίδια Κεφάλαια, ενός δείγματος συγκρίσιμων συναλλαγών, Εταιριών που δραστηριοποιούνται στο κλάδο, στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Οι συγκεκριμένοι δείκτες εφαρμόστηκαν στα χρηματοοικονομικά μεγέθη της Εταιρίας όπως αυτά διαμορφώθηκαν στις 31.12.2006

4,31 – 7,85**IV. Net Asset Value**

Η συγκεκριμένη μέθοδος αποτυπώνει την αξία μιας Εταιρίας όπως αυτή διαμορφώνεται από την αγοραία αξία του στόλου των πλοίων της, ουσιαστικά θεωρώντας πως αυτό είναι το μόνο περιουσιακό στοιχείο το οποίο κατέχει. Η αγοραία αξία του στόλου αποτελεί και τη συνολική αξία των ιδίων και δανειακών κεφαλαίων της Εταιρίας, από όπου στη συνέχεια η αξία των ιδίων κεφαλαίων προκύπτει εφόσον αφαιρέσουμε τον καθαρό δανεισμό της εταιρίας (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις μείον διαθέσιμα).

4,41 – 4,69

Βάσει της λεπτομερούς ανάλυσης του Συμβούλου για την αξιολόγηση του προσφερόμενου τιμήματος της Δημόσιας Πρότασης και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις στρατηγικές συνέπειες της τυχόν επιτυχίας της Δημόσιας Πρότασης, ο Σύμβουλος συμπεραίνει ότι, στο πλαίσιο της Δημόσιας Πρότασης το προσφερόμενο τίμημα €5,50 ανά μετοχή εμπεριέχεται στο εύρος τιμών για την Εταιρία όπως αυτό προκύπτει από την εφαρμογή διεθνώς αποδεκτών μεθόδων

αποτίμησης. Σημειώνεται ότι οι μέθοδοι συγκριτικής ανάλυσης εισηγμένων εταιριών μέσω χρήσης δεικτών κεφαλαιαγοράς και προεξόφλησης των μελλοντικών ταμειακών ροών δεν συνυπολογίζουν την πληρωμή υπεραξίας για την απόκτηση πλειοψηφικού ελέγχου (control premium).

Διενεργώντας συνδυαστική αποτίμηση, είτε χρησιμοποιώντας το διάμεσο και το μέσο όρο των ελάχιστων και μέγιστων τιμών κάθε μεθοδολογίας είτε εφαρμόζοντας συντελεστές βαρύτητας στα αποτελέσματα κάθε μεθοδολογίας, παρατηρούμε ότι, σε κάθε περίπτωση, το προτεινόμενο τίμημα ανά μετοχή βρίσκεται εντός του υπολογιζόμενου εύρους τιμών, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ			
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ (τιμές σε €/μετοχή)	min	max	Συντελεστής Στάθμισης
Προεξόφληση Μελλοντικών Χρηματοροών	4,39	6,05	55%
Δείκτες Κεφαλαιαγοράς - Ελλάδα	6,41	8,35	15%
Δείκτες Κεφαλαιαγοράς - Εξωτερικό	5,94	9,11	5%
Συγκρίσιμες Συναλλαγές	4,31	7,85	20%
NAV	4,41	4,69	5%
ΔΙΑΜΕΣΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	4,41	7,85	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	5,09	7,21	
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ	4,76	6,84	

Με βάση τον ανωτέρω πίνακα, έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στα αποτελέσματα της μεθοδολογίας προεξόφλησης μελλοντικών χρηματοροών καθώς η μεθοδολογία αυτή είναι η μόνη που μπορεί να αποτυπώσει τη δυναμική και τις προοπτικές μίας εταιρίας. Αντίθετα, έχει δοθεί μικρότερη βαρύτητα στη μεθοδολογία δεικτών κεφαλαιαγοράς εταιριών του εξωτερικού, καθώς η μεθοδολογία αυτή λαμβάνει υπόψη χρηματοοικονομικά στοιχεία εταιριών που δραστηριοποιούνται σε αγορές με διαφορετικά χαρακτηριστικά, δυναμική αλλά και νομικό/ρυθμιστικό πλαίσιο. Παρόμοια, έχει δοθεί μικρότερη βαρύτητα στη μεθοδολογία Net Asset Value, καθώς η συγκεκριμένη μεθοδολογία βασίζεται στην υπόθεση πως η συνολική αξία μίας εταιρίας είναι μόνο η τρέχουσα αξία του στόλου των καραβιών, αγνοώντας με τον τρόπο αυτό τα λοιπά χρηματοοικονομικά μεγέθη αυτής.

Σε σχέση με τη χρηματιστηριακή αξία της Attica, το προσφερόμενο τίμημα των € 5,50 είναι υψηλότερο κατά:

- 1,85% της τιμής κλεισίματος την 23^η Οκτωβρίου 2007
- 0,62% της σταθμισμένης τιμής της μετοχής κατά το μήνα που προηγείται της υποβολής της Δημόσιας Πρότασης
- 0,77% της σταθμισμένης τιμής της μετοχής κατά τους τρεις μήνες που προηγούνται της υποβολής της Δημόσιας Πρότασης
- 4,22%% της σταθμισμένης τιμής της μετοχής από την αρχή του έτους μέχρι και την 23^η Οκτωβρίου 2007.

3.4 Παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά την αποτίμηση της Εταιρίας

Οι δραστηριότητες μίας Εταιρίας, τα χρηματοοικονομικά της στοιχεία καθώς και η χρηματιστηριακή τιμή και εμπορευσιμότητα των μετοχών της Εταιρείας, ενδέχεται να επηρεαστούν από μελλοντικές οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Για παράδειγμα, μεταβολή των μακροπρόθεσμων επιτοκίων της αγοράς, της φορολογικής πολιτικής, της πολιτικής σταθερότητας, ενδέχεται να έχουν άμεση επίπτωση στον συντελεστή προεξόφλησης και συνεπώς

στην αποτίμηση της Εταιρίας και στην τιμή της μετοχής της. Επίσης, η αποτίμηση μίας Εταιρίας δύναται να επηρεαστεί, με παρόμοιο τρόπο και από άλλους παράγοντες, όπως το ρυθμιστικό / νομοθετικό πλαίσιο, την εξέλιξη της αγοράς και του ανταγωνισμού κλπ.

4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

4.1 Γενικά

Η Περίοδος Αποδοχής, κατά την έννοια του άρθρου 18, παρ. 2 του Νόμου 3461/2006, αρχίζει τη Δευτέρα 3 Δεκεμβρίου 2007 και ώρα 08.00 και λήγει την Τετάρτη 2 Ιανουαρίου 2008 με το τέλος του ωραρίου λειτουργίας των τραπεζών που λειτουργούν στην Ελλάδα, διαρκεί δηλαδή συνολικά τριάντα μία (31) ημέρες.

Δεδομένου ότι η Δημόσια Πρόταση είναι υποχρεωτική, δεν υφίσταται ελάχιστος αριθμός μετοχών της Δημόσιας Πρότασης που ο Προτείνων θα πρέπει να αποκτήσει για να ισχύσει η Δημόσια Πρόταση. Κατά συνέπεια, η Δημόσια Πρόταση θα ισχύσει, ανεξάρτητα από τον αριθμό των μετοχών που θα έχουν προσφερθεί εγκύτως και νομίμως στον Προτείνοντα μέχρι τη λήξη της Περιόδου Αποδοχής.

Οι προσφερόμενες μετοχές θα μεταβιβαστούν με εξωχρηματιστηριακή συναλλαγή και η μεταβίβαση θα καταχωρηθεί στο Σ.Α.Τ. την τρίτη (3^η) εργάσιμη ημέρα μετά την ημερομηνία κατάθεσης των απαραίτητων εγγράφων από τη Διαχειρίστρια στην «Ελληνικά Χρηματιστήρια Α.Ε.».

Κάθε φόρος, τέλος, επιβάρυνση ή έξοδο που συνδέεται με το διακανονισμό της εξωχρηματιστηριακής συναλλαγής βαρύνει τους μετόχους που αποδέχονται τη Δημόσια Πρόταση σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ειδικότερα, ποσά υπολογιζόμενα ως γινόμενα της τιμής κλεισίματος της μετοχής στο ΧΑΑ την προηγούμενη μέρα της ημερομηνίας μεταβίβασης (ή της τυχόν υψηλότερης κατά τη σύμβαση τιμής) επί του ποσοστού 0,08% θα αφαιρεθούν από το καταβλητέο προς αυτούς τίμημα.

Η Δημόσια Πρόταση είναι δεσμευτική για τον Προτείνοντα και κάθε Δήλωση Αποδοχής που θα έχει υποβληθεί εγκαίρως είναι δεσμευτική για τον Αποδεχόμενο Μέτοχο που την υπέβαλλε και δεν ανακαλείται, με εξαίρεση την περίπτωση αποδοχής Ανταγωνιστικής Δημόσιας Πρότασης, εγκεκριμένης από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 26 του Νόμου 3461/2006. Στην περίπτωση αυτή, οι Αποδεχόμενοι Μέτοχοι μπορούν να ανακαλέσουν τις Δηλώσεις Αποδοχής μόνο όσον αποδεχτούν Ανταγωνιστική Δημόσια Πρόταση και υποβάλλουν αίτηση ανάκλησης στο εξουσιοδοτημένο πιστωτικό ίδρυμα.

Ο Προτείνων προτίθεται να χρηματοδοτήσει την καταβολή του Προσφερόμενου Ανταλλάγματος μέσω Ιδίων Κεφαλαίων και συγκεκριμένα μέσω εσόδων ύψους € 5,19 δις που προέκυψαν από την πρόσφατη αύξηση των Ιδίων Κεφαλαίων της μητρικής εταιρίας του Προτείνοντος, ενώ δεν αποκλείεται και το ενδεχόμενο χρηματοδότησης μέσω δανεισμού.

Η Δημόσια Πρόταση δεν υπόκειται σε διοικητικές άδειες ή άλλες αιρέσεις, πλην της έγκρισης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Επίσης, δεν υπάρχουν ειδικές συμφωνίες που αφορούν στη Δημόσια Πρόταση ή στην άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις κινητές αξίες της Εταιρίας, τις οποίες κατέχει άμεσα ή έμμεσα ο Προτείνων ή άλλα πρόσωπα που ενεργούν για λογαριασμό του ή συντονισμένα με αυτόν.

Ο Προτείνων διατηρεί τη δυνατότητα απόκτησης κινητών αξιών της ATTICA GROUP χρηματιστηριακώς ή / και εξωχρηματιστηριακώς κατά το διάστημα από τη δημοσιοποίηση της Δημόσιας Πρότασης μέχρι και τη λήξη της Περιόδου Αποδοχής, σε τιμή η οποία δεν θα υπερβαίνει το Προσφερόμενο Αντάλλαγμα της Δημόσιας Πρότασης, ήτοι το ποσό των € 5,50 ανά μετοχή. Όλες αυτές οι αποκτήσεις μετοχών θα δηλώνονται και θα δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 24, παρ. 2 του Νόμου 3461/2006 περί Δημοσίων Προτάσεων.

4.2 Επιχειρηματικά σχέδια του Προτεινόντος ως προς την Εταιρία

Ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ GROUP, μέσω των θυγατρικών του εταιρειών SUPERFAST και BLUE STAR, συγκαταλέγεται στους πρωταγωνιστές στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας και του Αιγαίου. Τα πλοία του Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ GROUP είναι δρομολογημένα σε γραμμές στην Ελλάδα και το εξωτερικό, μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα και μεταξύ Σκωτίας και Βελγίου στη Βόρειο θάλασσα. Στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές, τα πλοία του Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ GROUP συνδέουν τον Πειραιά και την Ραφήνα με τις Κυκλάδες, και τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα.

Η Διοίκηση της Εταιρείας μέσω των επενδύσεων της σε πλοία προηγμένης τεχνολογίας και υψηλού επιπέδου αισθητικής και ανέσεων καθώς και μέσω της επικέντρωσής της στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στον πελάτη, έχει εξασφαλίσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στους ίδιους θαλάσσιους άξονες. Στους μελλοντικούς στόχους της Διοίκησης της Εταιρείας περιλαμβάνονται:

- Η διατήρηση των μεριδίων αγοράς και η περαιτέρω βελτίωση της κερδοφορίας, τόσο στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας, όσο και στην Ελληνική Ακτοπλοΐα.
- Η ενίσχυση της παρουσίας της στην αναπτυσσόμενη αγορά της διακίνησης αγαθών με φορτηγά TIR μέσω της ναύλωσης νέων φορτηγών – οχηματαγωγών (RoRo).
- Η μεταδρομολόγηση πλοίων σε γραμμές όπου επιτυγχάνεται η πλήρης εκμετάλλευσή τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- Η επέκταση των δραστηριοτήτων της σε άλλες περιοχές της Ευρώπης.
- Η απόκτηση συμμετοχών με επενδυτικό ενδιαφέρον κατά βάση σε εταιρείες με παρεμφερές αντικείμενο εργασιών.

Ο Προτείνων προτίθεται να εφαρμόσει το υφιστάμενο επιχειρηματικό σχέδιο της Εταιρείας και να υποστηρίξει την πραγμάτωση και επιτάχυνση της υλοποίησης των στόχων της Διοίκησης της Εταιρείας. Σημειώνεται ότι το Διοικητικό Συμβούλιο, ως το αρμόδιο όργανο να αποφασίσει σχετικά, θα λαμβάνει από καιρού εις καιρόν υπόψη τις συνθήκες της αγοράς κατά το χρόνο λήψης των αποφάσεων του.

Συγκεκριμένα ο Προτείνων προτίθεται να συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων της Εταιρείας κυρίως μέσω της ανάπτυξης σε δύο επίπεδα, αυτό του τουρισμού και αυτό του κλάδου φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων (RoRo) καθώς πιστεύει ότι η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα της ΑΤΤΙΚΑ GROUP θα πλαισιώσει την ήδη υπάρχουσα παρουσία του στον κλάδο της Φιλοξενίας μέσω της συμμετοχής του στο ξενοδοχείο «HILTON CYPRUS» στη Λευκωσία και θα εδραιώσει την παρουσία του στον τομέα Ταξιδιών, Αναψυχής & Φιλοξενίας, με απώτερο στόχο την προσφορά ενός ολοκληρωμένου τουριστικού πακέτου στους καταναλωτές.

Παράλληλα, ο Προτείνων σκοπεύει να εκμεταλλευθεί την εκτιμώμενη αύξηση της εμπορικής κίνησης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή και, μέσω των τεσσάρων (4) φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων (RoRo) που ήδη διαθέτει η Εταιρεία, να δραστηριοποιηθεί στον αναπτυσσόμενο τομέα της διακίνησης αγαθών με φορτηγά TIR στον θαλάσσιο δρόμο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που θα συνδέει την Αδριατική θάλασσα μέσω του Ιονίου Πελάγους με την Ανατολική Μεσόγειο.

Όσον αφορά στη διοικητική διάρθρωση της Εταιρείας, σύμφωνα με το από 3.10.2007 Δελτίο Τύπου της MIG, ο κ. Περικλής Παναγόπουλος παραμένει Εκτελεστικός Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΑ GROUP, ενώ ο κ. Ανδρέας Βγενόπουλος, Διευθυντής του Προτεινόντος και Αντιπρόεδρος Δ.Σ. της MIG, πρόκειται να αναλάβει καθήκοντα Μη Εκτελεστικού Αντιπρόεδρου στην Εταιρεία. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη ενημέρωση, ο κ. Περικλής Παναγόπουλος δεν διατηρεί ποσοστό επί των μετοχών και δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας.

Με την επιτυχημένη ολοκλήρωση της πρόσφατης αύξησης των Ιδίων Κεφαλαίων της MIG κατά € 5,19 δις, ο Όμιλος MIG μπορεί να διαδραματίσει πλέον σημαντικό ρόλο στον επενδυτικό χώρο της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, διαθέτοντας το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων επενδυτικών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή για τον εντοπισμό και την εκμετάλλευση επενδυτικών ευκαιριών. Ο Προτείνων σε συνάρτηση με την MIG διαθέτει τις δυνατότητες και τα εχέγγυα στους τομείς που περιγράφονται ακολούθως, ώστε να συμβάλλει θετικά στην προσπάθεια υλοποίησης των στόχων της Διοίκησης της Εταιρείας:

- **Εξαγορές εταιρειών:** Οι αποδεδειγμένες επιδόσεις του Ομίλου MIG στην εξαγορά και συνένωση επιχειρήσεων, η εμβέλεια και η κεφαλαιακή του επάρκεια ως επενδυτικού οργανισμού, καθώς και η τεχνογνωσία και η ισχυρή παρουσία του στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή, θα επιτρέψουν στην ΑΤΤΙΚΑ GROUP να εξετάσει επενδυτικές ευκαιρίες σε σχετικούς με τη δραστηριότητά της, τομείς.
- **Διοικητικές ικανότητες:** Ορισμένα από τα διοικητικά στελέχη της MIG έχουν να επιδείξουν πολυετή εμπειρία στο ναυτιλιακό χώρο. Σε συνδυασμό με την εξειδίκευση της πλειονότητας των διοικητικών στελεχών της MIG στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, και με το εκτεταμένο δίκτυο σχέσεων που διαθέτουν, ο Προτείνων πιστεύει ότι μπορούν να δημιουργηθούν σημαντικές συνέργειες με την ήδη υπάρχουσα διοικητική ομάδα της Εταιρείας.
- **Ενίσχυση της Κεφαλαιακής Διάρθρωσης:** Η βαθιά γνώση της MIG για τις διεθνείς χρηματαγορές, καθώς και η θέση που κατέχει ως ο μεγαλύτερος επενδυτικός οργανισμός στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενισχύουν την πρόσβαση της Εταιρείας σε διάφορων μορφών πηγές χρηματοδότησης. Ο Προτείνων, σε συνάρτηση με την MIG, μπορεί επίσης να λειτουργήσει και ως σύμβουλος όσον αφορά στην ανεύρεση της προτιμητέας κεφαλαιακής δομής της Εταιρείας στο μέλλον.

Ο Προτείνων με βάση τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς δεν προτίθεται να επιφέρει ουσιώδεις αλλαγές στους όρους εργασίας και στο συνολικό αριθμό των απασχολούμενων στην Εταιρεία και στον Όμιλο, εφόσον οι συνθήκες αγοράς παραμείνουν ουσιωδώς αμετάβλητες και θα εξετάσει τον τρόπο και το χρονοδιάγραμμα για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού στα πλαίσια της υλοποίησης του ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού του Ομίλου MIG στον οποίο ανήκει ο Προτείνων.

Εάν μετά τη λήξη της Περιόδου Αποδοχής ο Προτείνων κατέχει άμεσα ή έμμεσα μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό τουλάχιστον 90% του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας δεν θα απαιτήσει τη μεταβίβαση σε αυτόν των υπολοίπων μετοχών σύμφωνα με το άρθρο 27 του Νόμου («Δικαίωμα Εξαγοράς»).

Ο Προτείνων θα διατηρήσει τις μετοχές της Εταιρείας εισηγμένες στο Χ.Α. Ο Προτείνων ενδέχεται, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό αποδοχής της Δημόσιας Πρότασης και τις συνθήκες της αγοράς, να προβεί σε ιδιωτική τοποθέτηση, διατηρώντας τον έλεγχο της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας. Μετά την λήξη της Περιόδου Αποδοχής, ο Προτείνων θα εξετάσει, πάντως, και το ενδεχόμενο της συγχώνευσης της ΑΤΤΙΚΑ GROUP και της BLUE STAR, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς.

4.3 Σχέδια του Προτείνοντος ως προς τη διαπραγμάτευση των μετοχών της Εταιρείας στο ΧΑ

Εάν μετά τη λήξη της Περιόδου Αποδοχής ο Προτείνων κατέχει άμεσα ή έμμεσα μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό τουλάχιστον 90% του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας δεν θα απαιτήσει τη μεταβίβαση σε αυτόν των υπολοίπων μετοχών σύμφωνα με το άρθρο 27 του Νόμου («Δικαίωμα Εξαγοράς»).

Ο Προτείνων θα διατηρήσει τις μετοχές της Εταιρείας εισηγμένες στο Χ.Α. Ο Προτείνων ενδέχεται, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό αποδοχής της Δημόσιας Πρότασης και τις συνθήκες της αγοράς, να προβεί σε ιδιωτική τοποθέτηση, διατηρώντας τον έλεγχο της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας. Μετά την λήξη της Περιόδου Αποδοχής, ο Προτείνων θα εξετάσει, πάντως, και το ενδεχόμενο της συγχώνευσης της ATTICA GROUP και της BLUE STAR, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς.