

2013



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του  
Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. για το διάστημα  
2008-2011



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Σπουδαστές: Αμοιρσιανός Ιωάννης

Πολυχρόνης Νικόλαος

Επιβλέπων Καθηγητής:

Μακρής Ηλίας

Αθήνα 2013

# Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

## Πίνακας Περιεχομένων

<b>Πρόλογος</b>	<b>3</b>
<b>Κεφάλαιο 1: Η ιστορική εξέλιξη και οι στόχοι του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.</b>	<b>4</b>
Ιστορική διαδρομή του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	4
Εμπορικός λιμένας	5
<b>Κεφάλαιο 2: Εσωτερικό Περιβάλλον</b>	<b>7</b>
<b>Δραστηριότητες του ΟΛΕ</b>	<b>7</b>
Σκοπός και τομείς δραστηριοποίησης	7
Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα	10
Κίνηση Επιβατών	14
Κίνηση Οχημάτων	16
Οργάνωση, Υπηρεσίες, Λειτουργίες, Συστήματα	17
Παρουσίαση των Οργάνων Διοίκησης	17
Αποκλίσεις από τον Κανονισμό Οργάνωσης & Λειτουργίας	21
Υπηρεσίες του Λιμένα	21
Περιγραφή των Επιχειρησιακών και Υποστηρικτικών Λειτουργιών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	22
Συστήματα Διαχείρισης – Λειτουργίας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	23
Ανθρώπινοι Πόροι	23
Υλικοτεχνική Δομή	25
Λιμενικές Εγκαταστάσεις Τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	25
Λιμενικές εγκαταστάσεις τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	26
Χερσαίες Εγκαταστάσεις Τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	27
<b>Κεφάλαιο 3: Εξωτερικό Περιβάλλον</b>	<b>30</b>
<b>Οικονομικό Περιβάλλον</b>	<b>31</b>
Παγκοσμιοποίηση και Διεθνές Εμπόριο	31
Ευρωπαϊκή και Ελληνική Αγορά Λιμένων	33
Αγορές Κεφαλαίου και Εργασίας	44
<b>Κοινωνικό Περιβάλλον της Κοινωνίας των Λιμένων</b>	<b>47</b>
Παράγοντες επιλογής λιμένα από θαλάσσιους μεταφορείς	47
Διαχείριση Λιμένων από ιδιώτες	50
Ο ρόλος του Λιμένα Ελευσίνας στο Διεθνές Περιβάλλον	54
Αγορά Εργασίας Λιμένων	55
Ευρύτερο Κοινωνικό Περιβάλλον Λιμένα – Πόλη Ελευσίνας	56
Περιβαλλοντικό Πρόβλημα Λιμένα – «Πράσινοι Λιμένες»	57
Πολιτικό – Νομικό Περιβάλλον	59
Συμμετοχή του Ιδιωτικού Τομέα σε Λιμενικά Έργα	60
Παράγοντες Αποφάσεων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα	62
<b>Κεφάλαιο 4: Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων ΟΛΕ Α.Ε. με την χρήση αριθμοδεικτών</b>	<b>64</b>
Ανάλυση στοιχείων των ισολογισμών του ΟΛΕ Α.Ε. για τα έτη (2008-2011)	64
Η ανάλυση στοιχείων των Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσης του ΟΛΕ Α.Ε. (2008 – 2011)	68

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

<b>Ανάλυση στοιχείων των καταστάσεων Ταμειακών ροών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. (2008 – 2011)</b>	<b>69</b>
<b>Αριθμοδείκτες του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.</b>	<b>74</b>
Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	74
<b>Δείκτης Γενικής Ρευστότητας</b>	<b>77</b>
<b>Ανακύκλωση Απαιτήσεων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.</b>	<b>82</b>
<b>Ανακύκλωση Αποθεμάτων του ΟΛΕ Α.Ε.</b>	<b>83</b>
Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	84
Οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής δομής και βιωσιμότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	93
<b>Δείκτης Παγιοποίησης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.</b>	<b>94</b>
<b>Δείκτης Αυτονομίας του ΟΛΕ Α.Ε.</b>	<b>96</b>
Αριθμοδείκτες εκμετάλλευσης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. (2008-2011)	98
<b>Εκμετάλλευση Ιδίων Κεφαλαίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.</b>	<b>99</b>
Αριθμοδείκτες χρηματοδότησης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. (2008-2011)	101
<b>Πίνακας Περιεχομένων Εικόνων</b>	<b>103</b>
<b>Πίνακας Περιεχομένων Διαγραμμάτων</b>	<b>104</b>
<b>Πίνακας Περιεχομένων Πινάκων</b>	<b>105</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>106</b>
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	107

## **Πρόλογος**

Ο λιμένας της Ελευσίνας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της χώρας. Η εργασία αυτή εμπεριέχει μια εκτενή παρουσίαση, καθώς και ανάλυση της οικονομικής θέσης του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.

Η ανάλυση της οικονομικής θέσης μιας επιχείρησης αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ενέργειες για την σωστή και αποτελεσματική αναγνώριση, αξιολόγηση της θέσης και της πορείας της επιχείρησης.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση, η οποία αποτελεί το επίκεντρο της εργασίας, περιλαμβάνει την ανάλυση των αριθμοδεικτών και των λογιστικών καταστάσεων του ΟΛΕ Α.Ε. Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση των σύγχρονων μεθόδων χρηματοοικονομικής ανάλυσης των λογιστικών καταστάσεων, σύμφωνα με τα ελληνικά και διεθνή λογιστικά πρότυπα. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν γνώμονα στη λήψη αποφάσεων οικονομικού περιεχομένου για την εταιρία.



## **Κεφάλαιο 1: Η ιστορική εξέλιξη και οι στόχοι του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

### **Ιστορική διαδρομή του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

Η Ελευσίνα υπήρξε μια από τις πέντε ιερές πόλεις της Αρχαίας Ελλάδας. Ιδρύθηκε κατά τη 2η χιλιετία π.Χ. και κατά τη μυκηναϊκή εποχή έγινε μία ισχυρά οχυρωμένη πόλη, κάτι που οφείλεται κυρίως στην προνομιούχο γεωγραφική της θέση. Η ιστορία της πόλης συνδέεται στενά, με τη λατρεία της θεάς Δήμητρας. Κατά τον 8ο αιώνα π.Χ. το ιερό της Θεάς στην πόλη αποκτά πανελλήνιο χαρακτήρα. Σε αυτό συνέβαλλαν τα Ελευσίνια μυστήρια που γίνονταν προς τιμήν της και αποτελούσαν μία από τις μεγαλύτερες γιορτές για το Αθηναϊκό κράτος στο οποίο είχε ενσωματωθεί η Ελευσίνα. Χαρακτηριστικό για το πόσο σημαντική ήταν η Ελευσίνα είναι πως σε αυτή την γιορτή πανελληνίας εμβέλειας είναι πως δεσπόζοντα ρόλο στα θέματα του ιερού είχε η ελευσίνια οικογένεια των Ευμολπιδών.

Η Ελευσίνα βρίσκεται στην πεδιάδα του Θριασίου, 20 χιλιόμετρα από την Αθήνα και διασχίζεται από την εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου, τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Πατρών και την Αττική Οδό. Διαθέτει εμπορικό λιμάνι και στρατιωτικό αεροδρόμιο. Είναι η έδρα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της Δυτικής Αττικής.

Το Λιμάνι της Ελευσίνας είναι από τα παλαιότερα της Ευρώπης ,καθώς από τις ανασκαφές και τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης, πιστοποιείται η λειτουργία του από την κλασική εποχή ( 500π.χ).

Το 1923 ιδρύθηκε το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας το οποίο μετετράπη σε ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. με το Ν. 2932/2001. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας το 1992, το λιμάνι της Ελευσίνας κατατάσσεται στην Α' κατηγορία Λιμένων Εθνικής Σημασίας.

Τον Μάιο του 2003 υπογράφεται η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Δημοσίου και της Α.Ε. Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας, με την οποία παραχωρείται στην Α.Ε. η χρήση και εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα Ελευσίνας, εκτάσεως 200 περίπου στρεμμάτων, στον ομώνυμο κόλπο, με αρχική διάρκεια 40 ετών.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Λιμάνι και πόλη της Ελευσίνας αποτελούν μια αδιαίρετη ενότητα στο διάβα των αιώνων ,που αποτελεί οδηγό και παρακαταθήκη στις μελλοντικές επιδιώξεις ανάπτυξης του Λιμένος και της περιοχής .

### Εμπορικός λιμένας

Το λιμάνι της Ελευσίνας αμιγώς εμπορικό σήμερα ,βρίσκεται στο κέντρο μιας μεγάλης περιοχής με υψηλή βιομηχανική και εμπορική



δραστηριότητα ,στην οποία εντάσσονται κορυφαίες επιχειρηματικές μονάδες ,μεταξύ των οποίων τα μεγαλύτερα διυλιστήρια και ναυπηγεία της χώρας ,αλλά και οι σημαντικότερες εταιρίες

επεξεργασίας μετάλλων και παραγωγής προϊόντων χάλυβα .Επίσης ,μεγάλες εισαγωγικές και εξαγωγικές επιχειρήσεις καθώς και κεντρικοί αποθηκευτικοί χώροι μεγάλων επιχειρήσεων .

Ο κεντρικός λιμένας διαθέτει σήμερα ωφέλιμη επιφάνεια 50000τ.μ από τα οποία διακινούνται 2.000.000 τόνοι εμπορευμάτων ετησίως ,με προσόρμιση 5000 πλοίων σε ετήσια βάση ,ενώ η ζήτηση είναι πολλαπλάσια των σημερινών δυνατοτήτων του.

Χαρακτηριστικό επίσης είναι η ελάχιστη πρόσβαση της πόλης της Ελευσίνας και των πολιτών στην ακτή ,καθότι στο μεγαλύτερο τμήμα της παραλίας είναι εγκατεστημένες μονάδες με βιομηχανικές και φορτοεκφορτωτές δραστηριότητες . Ως νέα διοίκηση του νεοσύστατου Οργανισμού Λιμένος Α.Ε. , ο οποίος διαδέχτηκε , το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας ,διαπιστώσανε εξ' αρχής την ανάγκη ενός συνολικού ανασχεδιασμού των χρήσεων γης στη ζώνη λιμένα , με στόχο την ανταπόκριση του Λιμένα στην τωρινή και μελλοντική ζήτηση και την κάλυψη των αναγκών της πόλης της Ελευσίνας .

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Με το νέο στρατηγικό ,επιχειρησιακό και master plan της Ζώνης Λιμένα, προωθείται η δημιουργία νέου εμπορικού λιμένα, επιφάνειας 300.000τ.μ σε πλεονεκτικότερη θέση και την συνολική αναμόρφωση της παραλίας της πόλης με τη δημιουργία χώρων οργανωμένης αναψυχής. Βασική κατεύθυνση της αναπτυξιακής πολιτικής του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. είναι η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης του λιμένα και η ανάδειξη του σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών .

Η βελτίωση των υπηρεσιών που ήδη παρέχονται και η δημιουργία <<νέων υπηρεσιών Λιμένος >>που διακρίνονται για την πληρότητα, την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα, ενώ θα είναι συμβατές με την προστασία του περιβάλλοντος και θα συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Ελευσίνας αποτελούν καθημερινό μέλημα τους.

## **Κεφάλαιο 2: Εσωτερικό Περιβάλλον**

### **Δραστηριότητες του ΟΛΕ**

#### *Σκοπός και τομείς δραστηριοποίησης*

Ο Ο.Λ.Ε. στη σημερινή του μορφή αποτελεί έναν οργανισμό ο οποίος μετετράπη στις αρχές του 2001 σύμφωνα με τον Ν.2932/2001. Νόμος ο οποίος υποχρέωνε την μετατροπή του από Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία "Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Ανώνυμη Εταιρεία".

Το λιμάνι της Ελευσίνας έχει καταταχθεί σύμφωνα με την εθνική λιμενική πολιτική σε Α' κατηγορία Λιμένων Εθνικής σημασίας. Ο Ο.Λ.Ε. έχει υπογράψει σύμβαση παραχώρησης με το δημόσιο για εκμετάλλευση του ομώνυμου κόλπου 200 περίπου στρεμμάτων, με αρχική διάρκεια 40 χρόνια.

Ο λιμένας Ελευσίνας βρίσκεται στην βόρεια ακτή του ομώνυμου κόλπου, με συντεταγμένες προβλήτα: γεωγραφικό πλάτος Β 38° 02" και ανατολικό γεωγραφικό μήκος 23° 32' 50". Ο λιμένας απέχει είκοσι έξι χιλιόμετρα από την Αθήνα. Η κατασκευή των λιμενικών έργων χρονολογείται από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, ενώ το προγραμματικό σχέδιο επέκτασης εκπονήθηκε από τον καθηγητή των Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. Δημοσθένη Πίππα και εγκρίθηκε το έτος 1953. Προτού εκπονηθεί το προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης του Λιμένα Ελευσίνας υπήρχαν τα έργα του Παλαιού Λιμένα, ο οποίος φιλοξενεί σήμερα μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής και λέμβους.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις του τμήματος της Ζώνης Λιμένα του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. διαθέτουν 1.034 μέτρα κρηπιδωμάτων. Αποτελούνται από τον κεντρικό λιμένα της Ελευσίνας, ο οποίος είναι καθαρά εμπορικού χαρακτήρα, καθώς και από 2 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και λοιπές εγκαταστάσεις. Οι συνολικές λιμενικές εγκαταστάσεις του ΟΛΕ εκτείνονται κατά μήκος 15 χιλιομέτρων της ακτής του κόλπου της Ελευσίνας. Ο λιμένας αποτελεί τον κύριο λιμένα της Αττικής για χύδην φορτία.



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Η εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών με Α.Μ.Α.Ε.. 50178/03/Β/01/56 και η διάρκειά της ορίστηκε σε 50 έτη, έως 26-06-2051. Στη συνέχεια ο Ο.Λ.Ε μετετράπη σε Δ.Ε.Κ.Ο σύμφωνα με τον Ν.3429/05 (Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί), όπου και λειτουργεί, οργανώνεται και διοικείται στα πλαίσια Ν.2190/1920 περί Α.Ε.

Γενικός σκοπός του Οργανισμού αποτελεί η Διαχείριση καθώς και η Παραχώρηση των χερσαίων και παράκτιων χώρων της Ζώνης του Λιμένα που υπόκεινται στην δικαιοδοσία του, στα πλαίσια των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του όπως αυτά ορίζονται στον Ν.2932/01 και Ν.3429/05. Συγκεκριμένα ο σκοπός και οι αρμοδιότητες του Ο.Λ.Ε. ορίζονται σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας ως εξής:

- ✓ Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του Λιμένος.
- ✓ Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων.
- ✓ Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- ✓ Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
- ✓ Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- ✓ Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.
- ✓ Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

- ✓ Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.
- ✓ Η εποικοδομητική συνεργασία και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.
- ✓ Η ανάληψη καθηκόντων «Γενικού Διαχειριστή» των χώρων της Ζώνης του Λιμένος στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
- ✓ Εισήγηση για την δημιουργία και λειτουργία επί υδάτινης επιφάνειας.
- ✓ Κάθε άλλη δραστηριότητα που είχε ανατεθεί στο Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας, ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Ο Κεντρικός Λιμένας Ελευσίνας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. χαρακτηρίζεται ως αμιγώς εμπορικός, μέσω του οποίου πραγματοποιείται η διακίνηση μόνον εμπορευμάτων και χύδην φορτίων καθώς η επιβατική κίνηση διενεργείται πλέον από το πορθμείο της Νέας Περάμου.

Σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής, για την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και για την εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και λειτουργίας του. Έχει συνάψει συμβόλαια με εξωτερικούς συνεργάτες για εσωτερικές και εξωτερικές λειτουργίες του λιμένα και έχει προχωρήσει στην εκμίσθωση των ακινήτων και των υπαίθριων χώρων του σε ιδιώτες όπως την εταιρεία Αφοί Σάββα Ε.Π.Ε, Βασιλική Τσοκάνη Α.Ε., Θ.Μ. Μπακόπουλος Α.Ε.Β.Ε., κτλ. Οι λοιποί χώροι έχουν παραχωρηθεί άνευ μισθώματος σε εταιρείες όπως ο Τιτάν, η Πετρόλα, η Χαλυβουργική, κτλ., διότι οι εν λόγω εταιρείες εντάσσονται στον αναπτυξιακό νόμο.

**Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα**

Η εμπορευματική κίνηση του λιμένα ακολουθεί φθίνουσα πορεία τα τελευταία χρόνια. Ο αριθμός των πλοίων που προσορμίζονταν μέχρι το 2006 ανέρχονταν περίπου σε 4.000 σε αντίθεση με το 2009 που μειώθηκαν σε 1.590. Η κυριότερη αιτία για την πτωτική αυτή πορεία είναι η μείωση της επιχειρηματικής δράσης του κλάδου των κατασκευών και της μεταποίησης. Η πτώση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της ζήτησης των χύδην φορτίων που διακινούνται κατά κύριο λόγο από τον λιμένα Ελευσίνας.

Στα πλαίσια της εν λόγω παραχώρησης του δημοσίου του κόλπου στον Ο.Λ.Ε. , του καταστατικού σκοπού του οργανισμού καθώς και του κανονισμού λειτουργίας του λιμένα ως βασικές υπηρεσίες ορίζονται οι εξής:

1. Ανέλκυση – Καθέλκυση σκαφών
2. Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων
3. Ζυγίσεις
4. Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας
5. Παροχή ύδατος
6. Παραχώρηση χρήσης χώρων
7. Χρήση ιδιωτικών μηχανημάτων
8. Χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων
9. Χρήση μηχανημάτων

Τα τελευταία χρόνια η εμπορευματική κίνηση του λιμένα σημειώνει σταθερή πτωτική πορεία, το οποίο οφείλετε κυρίως στην μείωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του κλάδου των κατασκευών. Η πτώση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της ζήτησης των χύδην φορτίων που διακινούνται κατά κύριο λόγο από τον λιμένα Ελευσίνας. Τα προηγούμενα έτη διακινούνταν κατά μέσο όρο 2 εκατομμύρια τόνοι ετησίως. Κάτι τέτοιο όμως τα τελευταία δύο χρόνια δεν ισχύει καθώς η μείωση στη ποσότητα που διακινείται δεν ξεπερνά τους 1,25 τόνους.

Τα κυριότερα εμπορεύματα τα οποία διακινούνται σήμερα μέσω του λιμένα Ελευσίνας, είναι: Λαμαρίνες, Σίδερα, Σκραπ, Άμμος και Χαρτομάζα.

**Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.***Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

<b>Διακίνηση Φορτίων</b>				
<b>Είδος Φορτίου</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Αλάτι</b>	0,00	0,00	3181,30	0,00
<b>Άλευρα</b>	0,00	0,00	249,73	0,00
<b>Αλουμίνιο</b>	0,00	0,00	4012,67	13077,33
<b>Άρμος</b>	59613,05	61812,28	55319,24	55193,98
<b>Αυτοκίνητα</b>	50317,17	30304,00	15307,00	982,44
<b>Γαρίδες</b>	0,00	0,00	0,00	11,41
<b>Δοκοί</b>	142000,25	0,00	0,00	0,00
<b>Δομικά υλικά</b>	0,00	600,00	0,00	0,00
<b>Θεικός σίδηρος</b>	0,00	863,56	5579,71	5115,30
<b>Καύσιμα</b>	0,00	0,00	0,00	1995,00
<b>Κάρβουνο κοκ</b>	1380,00	4448,68	7647,26	4860,57
<b>Κενά μπουκάλια</b>	0,00	1083,44	890,32	0,00
<b>Κοντέινερ</b>	0,00	1518,00	613,00	402,19
<b>Λάδια</b>	10300,00	18941,28	13352,88	4306,62
<b>Λαμαρίνες</b>	85465,75	237966,81	160685,21	118775,31
<b>Λευκοσίδηρος</b>	0,00	27734,67	9226,99	10837,24
<b>Λιπάσματα</b>	2147,52	0,00	0,00	0,00
<b>Μαντέμι</b>	5200,25	0,00	0,00	0,00
<b>Μάρμαρα</b>	29560,00	23394,05	19670,80	9941,72
<b>Μηχ/τα+ μέρη εξαρτήματα</b>	4245,52	7658,60	24013,98	21445,37
<b>Μπανάνες</b>	0,00	13538,43	43581,59	45568,68
<b>Μπιγιέτα</b>	0,00	21684,10	20951,85	4134,00
<b>Νοβοπάν</b>	32880,00	0,00	0,00	0,00
<b>Ξυλεία</b>	107380,00	100043,72	27813,47	28599,50
<b>Οινοπνευματώδη</b>	110,00	0,00	0,00	0,00
<b>Πατατόσπορος</b>	0,00	1150,38	0,00	108,97
<b>Πεζά</b>	0,00	4803,72	0,00	0,00
<b>Περλίτης</b>	0,00	0,00	1220,00	0,00
<b>Πλαστικά</b>	12334,05	27807,45	23266,21	16690,35
<b>Σίδερα</b>	208520,75	353332,81	142883,42	113062,81
<b>Σιδηροτροχιές</b>	3886,00	0,00	0,00	0,00

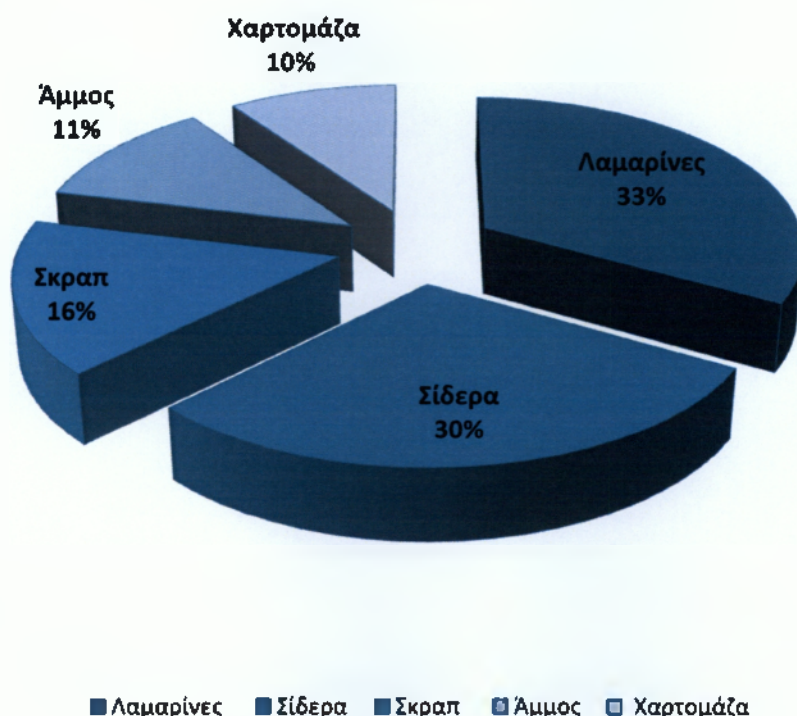
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Σκράπ	152099,00	63363,07	78470,45	42710,70
Σόδα	14550,00	19879,81	15248,97	22719,14
Σύρμα	31758,95	12961,72	10464,31	4077,67
Σωλήνες	29825,00	8203,93	16689,05	7103,73
Τζάμια	6906,88	8895,65	6090,45	4222,57
Τσέρκια	132250,65	0,00	0,00	0,00
Τσιμέντα	0,00	0,00	0,00	6131,70
Ρόλοι Χάρτου	25460,68	0,00	0,00	0,00
Χαλκός	12200,00	0,00	0,00	0,00
Χαρτομάζα	29700,00	99267,00	47264,17	34114,45
Χημικά	1680,00	0,00	0,00	0,00
Χώμα	0,00	1321,00	0,00	0,00

Πίνακας 1 – Διακίνηση Φορτίων

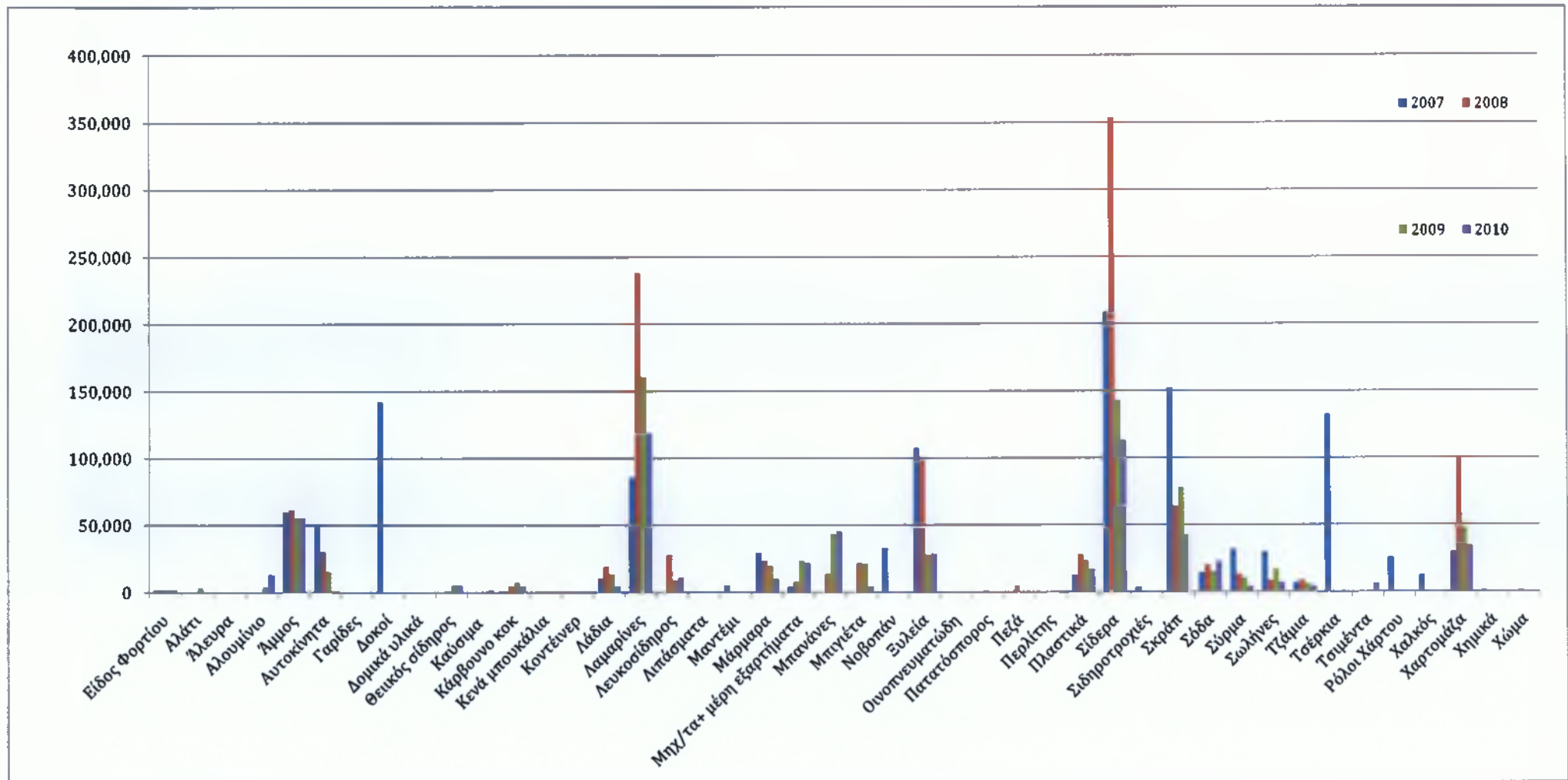
### Βασικά Φορτία



Γράφημα 1 – Βασικά Φορτία

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

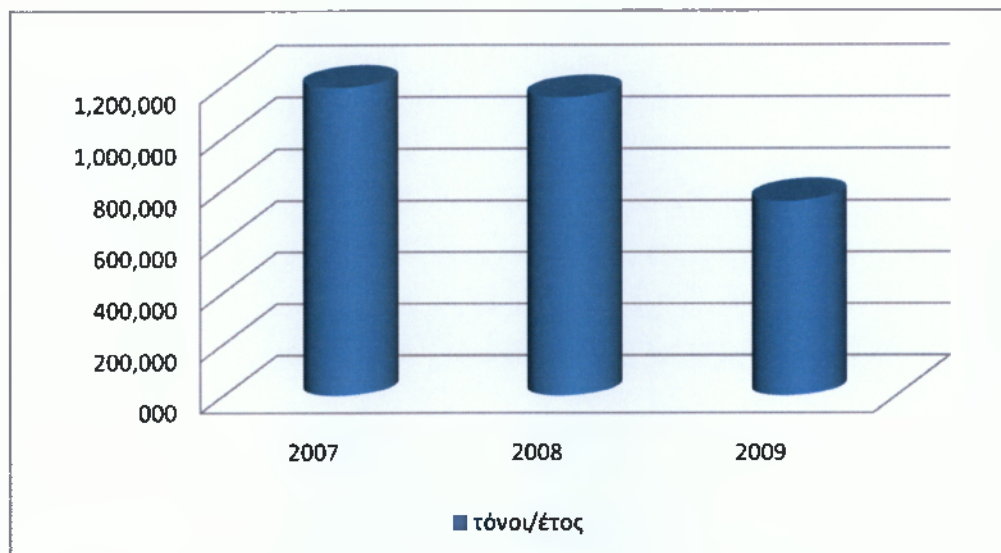


Γράφημα 2 – Διακίνηση Φορτίων

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Διακίνηση Φορτίων ανά Έτος<sup>1</sup>



Γράφημα 3 – Διακίνηση Φορτίων ανά έτος

### Κίνηση Επιβατών

Η επιβατική κίνηση του λιμένα πραγματοποιείται από το πορθμείο της Νέας Περάμου. Κατά μέσο όρο διακινούνται 500.000 επιβάτες ανά έτος σε αντίθεση με παλαιότερα έτη που οι επιβάτες έφθαναν σε ετήσια βάση τους 850.000.

Συγκεκριμένα κατά τα έτη 2008 και 2009 διακινήθηκαν συνολικά περίπου 1.000.000 επιβάτες και 600.000 οχήματα στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στους παρακάτω πίνακες.

---

<sup>1</sup> Πηγή Ο.Λ.Ε. Α.Ε..

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

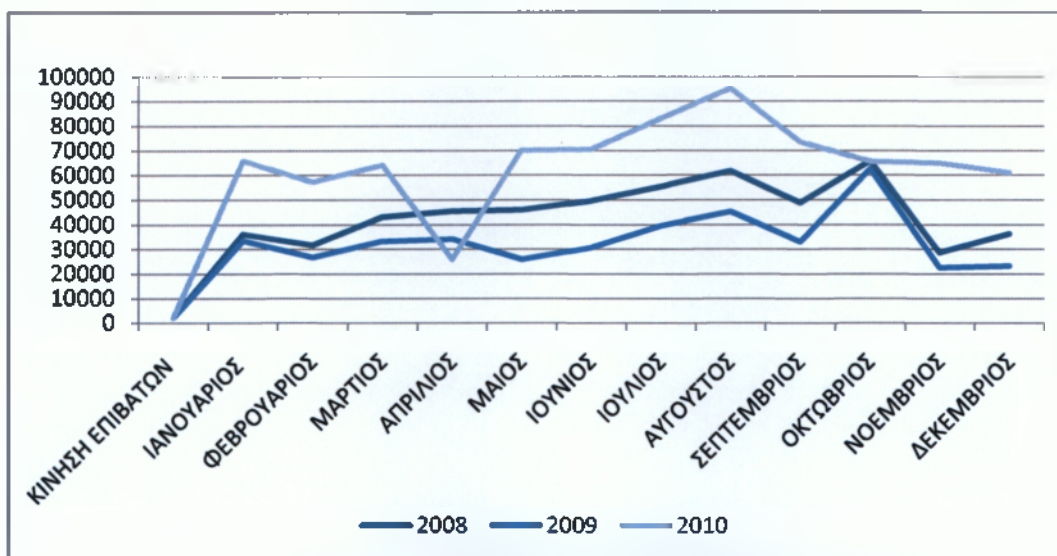
Διακίνηση

Επιβατών

2

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2008	2009	2010
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	35.978,00	33.210,00	65.608,00
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	31.563,00	26.605,00	57.137,00
ΜΑΡΤΙΟΣ	43.097,00	33.113,00	64.053,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	45.305,00	34.136,00	25.725,00
ΜΑΙΟΣ	45.985,00	25.850,00	70.158,00
ΙΟΥΝΙΟΣ	49.532,00	30.691,00	70.498,00
ΙΟΥΛΙΟΣ	55.349,00	39.422,00	82.975,00
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	61.552,00	45.206,00	95.163,00
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	48.679,00	32.919,00	73.461,00
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	65.581,00	62.400,00	65.513,00
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	28.518,00	22.548,00	64.850,00
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	36.108,00	23.086,00	60.995,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>547.247,00</b>	<b>409.186,00</b>	<b>796.136,00</b>

Πίνακας 2 – Διακίνηση επιβατών τα έτη 2008 -2010



Γράφημα 4 – Διακίνηση επιβατών 2008-2010

Όπως παρατηρείται από τα παραπάνω στοιχεία, η κίνηση των επιβατών κυμαίνεται σε σταθερά επίπεδα εκτός από τους θερινούς μήνες και τον Οκτώβριο που παρατηρείται μια αρκετά σημαντική αύξηση. Αξίζει να

<sup>2</sup> Πηγή: Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

σημειωθεί πως η κίνηση παρουσιάζει φθίνουσα πορεία σε σχέση με παλαιότερες περιόδους με αποτέλεσμα μικρή μείωση των εσόδων του Οργανισμού.

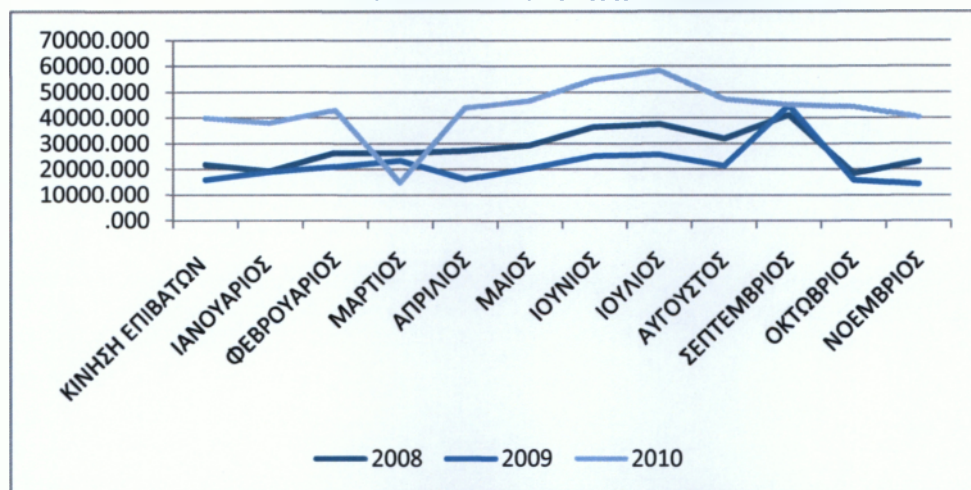
### Κίνηση Οχημάτων

Η διακίνηση των οχημάτων του λιμένα διενεργείται, όπως και των επιβατών, από το πορθμείο της Νέας Περάμου και τα στοιχεία της παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

### Διακίνηση Οχημάτων<sup>3</sup>

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2008	2009	2010
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	21.685,00	15.839,00	39.646,00
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	19.121,00	18.907,00	37.878,00
ΜΑΡΤΙΟΣ	26.269,00	20.970,00	42.750,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	26.269,00	23.168,00	14.781,00
ΜΑΙΟΣ	27.113,00	16.125,00	43.882,00
ΙΟΥΝΙΟΣ	29.288,00	20.255,00	46.587,00
ΙΟΥΛΙΟΣ	36.326,00	25.095,00	54.611,00
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	37.533,00	25.653,00	58.180,00
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	31.816,00	21.273,00	47.103,00
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	40.962,00	44.697,00	45.017,00
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	18.337,00	15.750,00	44.143,00
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	22.924,00	14.204,00	40.157,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>337.643,00</b>	<b>261.936,00</b>	<b>514.735,00</b>

Πίνακας 3 - Διακίνηση οχημάτων 2008-2009



Γράφημα 5 - Διακίνηση οχημάτων 2008-2010

<sup>3</sup> Πηγή: Ο.Λ.Ε Α.Ε..

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Όπως φαίνεται στον πίνακα η μεταβολές στην διακίνηση των οχημάτων από το πορθμείο ταυτίζονται πλήρως με την διακίνηση των επιβατών. Διακινείται σταθερός αριθμός οχημάτων ανά μήνα, εκτός από τους θερινούς μήνες και τον μήνα Οκτώβριο κατά τους οποίους παρουσιάζεται μεγάλη αύξηση.

Οι βασικότερες πηγές εσόδων προέρχονται από τα έσοδα αποθήκευσης – διέλευσης εμπορευματοκιβωτίων, από την εκμίσθωση παραλιακών χώρων και από άλλα έσοδα. Η βασική πηγή εσόδων για τον Οργανισμό προέρχεται από τις εναποθέσεις εμπορευμάτων.

Το κύριο μέρος των εξόδων του Οργανισμού προέρχεται από το κόστος του προσωπικού και αμοιβές και έξοδα τρίτων. Ο λιμένας Ελευσίνας λειτουργεί συμπληρωματικά με το λιμάνι του Πειραιά, που αποτελεί και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι στην περιοχή της Αττικής λειτουργούν ακόμη δύο λιμάνια, της Ραφήνας και του Λαυρίου.

### *Οργάνωση, Υπηρεσίες, Λειτουργίες, Συστήματα*

Ο Οργανισμός οργανώνεται, λειτουργεί και διοικείται σύμφωνα με το Ν.3429 περί "Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί" (Δ.Ε.Κ.Ο.), τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 "περί ανωνύμων εταιριών", τις διατάξεις του β.δ. 14/19.1.1939 και του α.ν. 2344/1940, εφόσον αυτές δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του ν. 3429/2005, και συνιστά "δημόσια επιχείρηση", όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ν. 3429/2005.

### Παρουσίαση των Οργάνων Διοίκησης

Τα όργανα Διοίκησης του Λιμένα Ελευσίνας σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας θα πρέπει να αποτελούνται από τα εξής:

- Το Διοικητικό Συμβούλιο που είναι το ανώτερο όργανο διοίκησης της Εταιρείας και διαμορφώνει την στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξη της εταιρείας, ενώ εποπτεύει, ελέγχει και διαχειρίζεται την περιουσία της. Αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούν στην Εταιρεία, μέσα στο

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

πλαίσιο του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που, σύμφωνα με τον νόμο ή το καταστατικό, ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα άλλων οργάνων, όπως στον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, σύμφωνα με το Καταστατικό Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (αρ.8), έχει δέκα μέλη και αποτελείται από:

- τον Πρόεδρο,
- τον Διευθύνοντα Σύμβουλο,
- πέντε μέλη,
- έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων στην εταιρεία,
- έναν εκπρόσωπο των επαγγελματικών οργανώσεων και
- έναν εκπρόσωπο των παραγωγικών τάξεων.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος που είναι εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και η διάρκεια της θητείας του είναι ανεξάρτητη από εκείνη των υπολοίπων μελών. Η ιδιότητα του είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο Διευθύνων Σύμβουλος προϊστάται όλων των υπηρεσιών της Εταιρείας, διευθύνει το έργο της, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις μέσα στα πλαίσια των διατάξεων που διέπουν τη λειτουργία της Εταιρείας, των εγκεκριμένων προγραμμάτων και του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου. Τέλος στον Διευθύνοντα σύμβουλο υπάγονται και όλες οι Διευθύνσεις του Οργανισμού. Επίσης, για την εύρυθμη λειτουργία του Ο.Λ.Ε. κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη Συμβουλίου Διεύθυνσης και Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

Στο Συμβούλιο Διεύθυνσης μετέχουν:

- ✓ ως Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και
- ✓ οι Διευθυντές του Οργανισμού.

Το Υπηρεσιακό Συμβούλιο είναι αυτό, που επιλαμβάνεται κάθε θέματος που αφορά το προσωπικό του Οργανισμού και για το οποίο προβλέπεται ότι έχει αποφασιστική ή γνωμοδοτική αρμοδιότητα, σύμφωνα με τις διατάξεις του

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Κανονισμού. Το Υπηρεσιακό συμβούλιο είναι πενταμελές, συγκροτείται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και αποτελείται από:

- ✓ Ένα Γενικό διευθυντή ή Διευθυντή του Οργανισμού, ως Πρόεδρο αυτού
- ✓ Δύο διευθυντές και τους αναπληρωτές τους
- ✓ Δύο αιρετούς εκπροσώπους των υπαλλήλων και τους αναπληρωτές τους, όταν κρίνονται θέματα υπαλληλικού προσωπικού, ή δύο αιρετούς εκπροσώπους των λιμενεργατών και τους αναπληρωτές τους όταν κρίνονται θέματα του λιμενεργατικού προσωπικού.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. συγκροτείται από τρεις συνολικά διευθύνσεις οι οποίες είναι οι εξής:

- ✓ η Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών
- ✓ η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και
- ✓ η Διεύθυνση Διοίκησης και Οικονομικών.

Επίσης προβλέπονται τέσσερις συνολικά ανεξάρτητες υπηρεσίες που λειτουργούν ως υποστηρικτικές οι οποίες είναι οι παρακάτω:

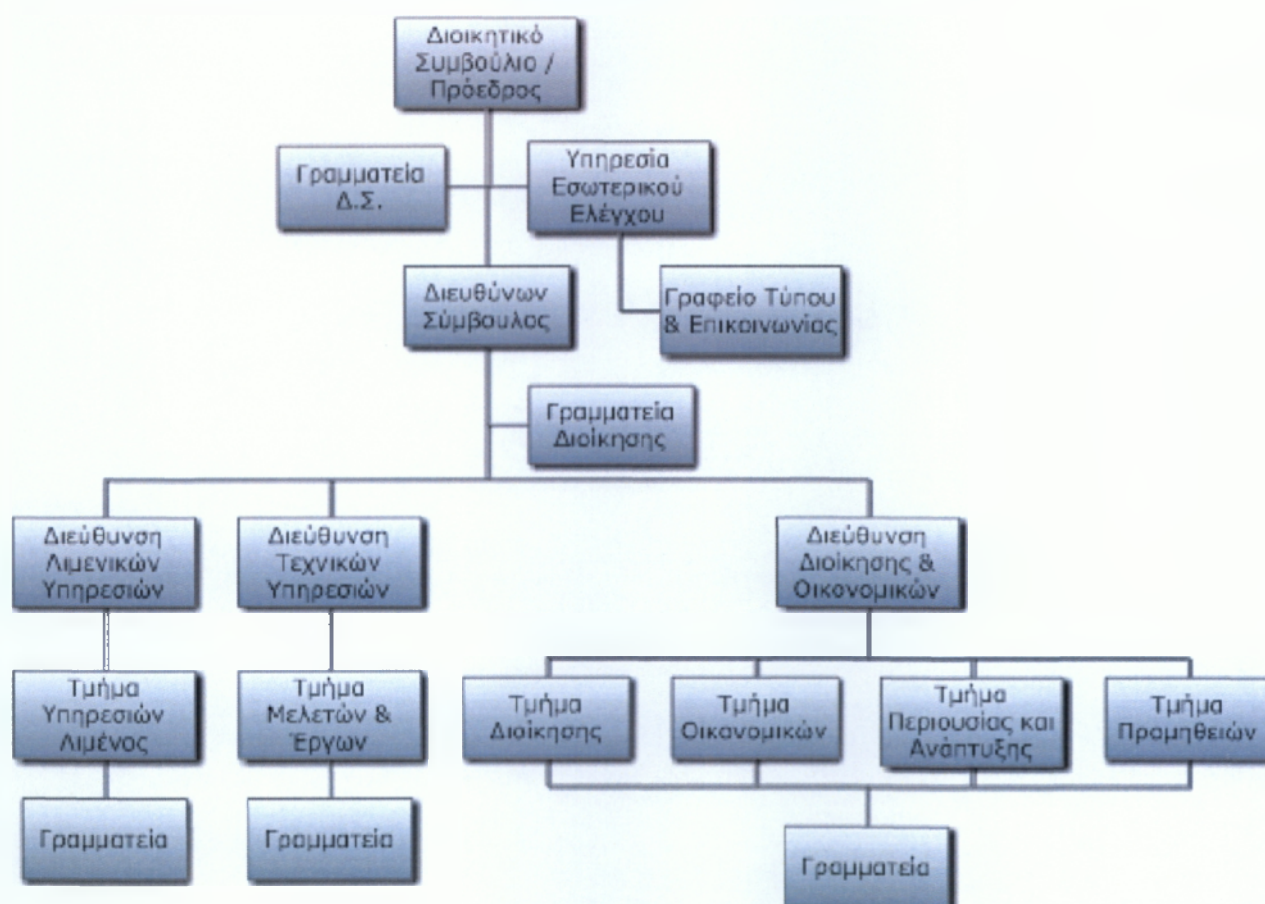
- 1) Η Γραμματεία Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες της οποίας περιλαμβάνουν: τη λειτουργική και γραμματειακή εξυπηρέτηση του Δ.Σ. και των μελών του, τη μέριμνα για τη συγκέντρωση των υπό συζήτηση θεμάτων και τη σύνταξη της ημερήσιας διάταξης του Δ.Σ., την τήρηση πρακτικών, την προετοιμασία και τη διεξαγωγή των Γενικών Συνελεύσεων της Εταιρίας κ.α.
- 2) Η Γραμματεία Διοίκησης, οι αρμοδιότητες της οποίας περιλαμβάνουν: τη λειτουργική και γραμματειακή εξυπηρέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρίας και τη λειτουργική και γραμματειακή εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών συσκέψεων και των ειδικών συνεδριάσεων συμβουλίων ή επιτροπών.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

- 3) Η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου οι αρμοδιότητες της οποίας μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν: παρακολούθηση της τήρησης και εφαρμογής του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας και του Καταστατικού της Εταιρίας, αναφορά συγκρούσεων συμφερόντων και παραβάσεων, διενέργεια ένορκων ή μη διοικητικών ανακρίσεων και εξετάσεων, διενέργεια του εν γένει διοικητικού οικονομικού και διαχειριστικού ελέγχου των Υπηρεσιών της εταιρίας.
- 4) Το Γραφείο Τύπου και Επικοινωνίας, οι αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνουν: προβολή του έργου του Ο.Λ.Ε. Α.Ε., έντυπη ενημέρωση για το προσφερόμενο έργο και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, συγκέντρωση παραπόνων, ανακοινώσεις Τύπου, διοργάνωση εκδηλώσεων κ.α.

Το οργανόγραμμα σύμφωνα με τον Κανονισμό του Οργανισμού παρουσιάζεται σχηματικά στη συνέχεια:



Εικόνα 1 – Οργανόγραμμα Διοικητικού Συμβουλίου Ο.Λ.Ε

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### **Αποκλίσεις από τον Κανονισμό Οργάνωσης & Λειτουργίας**

Βάση του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας του Οργανισμού, ο οποίος έχει εγκριθεί από το πρώην Υπουργείο Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και νυν Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, προβλέπονται για τον Οργανισμό 47 θέσεις εργασίας από τις οποίες υπάρχει σημαντική απόκλιση. Η απόκλιση είναι της τάξεως του 68% καθώς σήμερα στον Οργανισμό απασχολούνται 15 υπάλληλοι.

Για την κάλυψη των αναγκών του ο Οργανισμός αναθέτει σε εξωτερικούς συνεργάτες διάφορες λειτουργικές δραστηριότητες οι οποίοι καλύπτουν μέρος των υποχρεώσεων του λιμένα.

Οι αποκλίσεις που παρουσιάζονται από την εγκεκριμένη οργανωτική δομή του διαγράμματος 6 επίσης είναι σημαντικές. Στην οργανωτική δομή του οργανισμού ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος θα πρέπει να αποτελεί ξεχωριστό πρόσωπο, το οποίο όμως λόγω έλλειψης προσωπικού είναι το ίδιο πρόσωπο.

Επίσης τα τμήματα των τεχνικών και λιμενικών υπηρεσιών υφίστανται βάση του κανονισμού, δίχως την γραμματειακή υποστήριξη, ενώ το οικονομικό τμήμα αποτελείται μόνο από των Εσόδων και Εξόδων.

### **Υπηρεσίες του Λιμένα**

Οι υπηρεσίες που παρέχει ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής λειτουργίας του προς τους άλλους λιμένες της Αττικής χωρίζονται σε άμεσες και έμμεσες. Άμεσες είναι οι υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός απευθείας προς τους πελάτες του και τιμολογούνται βάση του ΦΕΚ 857/1-6-2007 και είναι οι εξής:

- ✓ Ζυγίσεις φορτίων: Ο Οργανισμός διαθέτει δυο γεφυροπλάστιγγες για την κάλυψη των αναγκών των λιμενικών εργασιών
- ✓ Παροχή νερού και ηλεκτρικής ενέργειας: Ο λιμένας έχει την δυνατότητα να παρέχει νερό και ηλεκτρική ενέργεια σε όλα τα πλοία και σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται σε αυτόν

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

- ✓ Παραχώρηση χρήσης χώρων: Ο λιμένας παραχωρεί χώρους που του ανήκουν για διάφορες χρήσεις
- ✓ Χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων

Έμμεσες είναι οι υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός στους πελάτες του με την συμβολή τρίτων. Τα έσοδα από αυτές τις υπηρεσίες προκύπτουν επί του τιμολογίου της ανάδοχης εταιρείας και μετά από συμφωνία με τον Οργανισμό. Οι υπηρεσίες αυτές είναι οι εξής:

- ✓ Ανέλκυση – Καθέλκυση σκαφών
- ✓ Χρήση ιδιωτικών μηχανημάτων

### Περιγραφή των Επιχειρησιακών και Υποστηρικτικών Λειτουργιών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Οι επιχειρησιακές και υποστηρικτικές λειτουργίες του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας πραγματοποιούνται μέσω τριών Διευθύνσεων, οι οποίες είναι οι εξής:

#### **i. Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών**

Αποστολή της Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών είναι η παραγωγή του «τελικού λιμενικού προϊόντος», στο οποίο περιλαμβάνεται το σύνολο των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει το λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες. Στην Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών συμπεριλαμβάνονται το τμήμα Υπηρεσιών Λιμένος και η Γραμματεία της Διεύθυνσης.

#### **ii. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών**

Αποστολή της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών είναι η εκπόνηση τεχνικών μελετών και η εκτέλεση έργων υποδομής και αναδομής, καθώς και πάσης φύσεως τεχνικές υπηρεσίες για την ανάπτυξη και συντήρηση των εν γένει ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, για την υποστήριξη της δραστηριότητας του λιμένα. Στην Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών συμπεριλαμβάνονται το τμήμα μελετών και έργων και η γραμματεία της Διεύθυνσης.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### iii. Διεύθυνση Διοίκησης και Οικονομικών

Αποστολή της Διεύθυνσης Διοίκησης και Οικονομικών είναι η ανάπτυξη και εφαρμογή των Διοικητικών και των Οικονομικών Υπηρεσιών του Οργανισμού, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση του λιμένα και την καλύτερη δυνατή διαχείριση των πόρων του. Στην Διεύθυνση Διοίκησης και Οικονομικών συμπεριλαμβάνονται το τμήμα Διοίκησης, το τμήμα Οικονομικών, το τμήμα Περιουσίας και Ανάπτυξης, το τμήμα Προμηθειών και η Γραμματεία της Διεύθυνσης.

### Συστήματα Διαχείρισης – Λειτουργίας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Για την οργάνωση και την λειτουργία του λογιστηρίου χρησιμοποιείται το λογιστικό σύστημα Eurofasma, στο οποίο καταχωρούνται όλες οι οικονομικές πράξεις του Οργανισμού καθώς επίσης παρέχει την δυνατότητα εξαγωγής των απαραίτητων ετήσιων οικονομικών καταστάσεων.

Ένα σημαντικό σύστημα του οργανισμού αποτελεί το σύστημα Αυτόματου Εντοπισμού Πλοίων (AIS – GIS) το οποίο όμως παρόλο που είναι εγκατεστημένο παραμένει ανενεργό λόγω της απουσίας εξειδικευμένου προσωπικού. Οι υπηρεσίες που παρείχε το συγκεκριμένο σύστημα καλύπτονται σήμερα μέσω του Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Τέλος, υπάρχει σύστημα πιστοποίησης διαχείρισης ποιότητας ( ISO 9001) και διαχείρισης περιβάλλοντος ( ISO 14001) τα οποία ανανεώνονται σε ετήσια βάση.

Ωστόσο υπάρχουν αρκετές και σημαντικές ελλείψεις στον Οργανισμό που έχουν σαν αποτέλεσμα την μη εύρυθμη λειτουργία του. Στον τομέα του λογιστηρίου η απουσία ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος και συστήματος κοστολόγησης.

### *Ανθρώπινοι Πόροι*

Οι οργανικές θέσεις που απαιτούνται σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας του Οργανισμού για την εύρυθμη λειτουργία του αριθμούν σε 47. Οι 18 εξ αυτών αφορούν προσωπικό Πανεπιστημιακής



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Εκπαίδευσης, οι 15 αφορούν προσωπικό Τεχνικής Εκπαίδευσης και οι 14 αφορούν προσωπικό Δευτεροβάθμιας και Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης.

Από το 2007 μέχρι και σήμερα υπάρχει μια συνεχής μείωση του προσωπικού. Το 2007 απασχολούνταν στον Οργανισμό 21 εργαζόμενοι ο αριθμός που μειώθηκε σε 18 τα έτη 2008 και 2009 για να καταλήξει το έτος 2010 (Νοέμβριος) σε 15 εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης. Οι 4 εξ αυτών κατέχουν Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, ο 1 Τεχνική Εκπαίδευση και οι υπόλοιποι 10 κατέχουν Δευτεροβάθμια και Υποχρεωτική Εκπαίδευση. Η μείωση αυτή έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οργανωτική λειτουργία και στην παροχή υπηρεσιών από πλευράς Οργανισμού, καθώς ο αριθμός των εργαζομένων δεν μπορεί να καλύψει εξολοκλήρου τις ανάγκες του Οργανισμού.

Προσωπικό <sup>4</sup>			
Κατηγορία Προσωπικού	Μόνιμο Προσωπικό	Με Σύμβαση Αορίστου Χρόνου	Με Σύμβαση Ορισμένου Χρόνου
Π.Ε Οικ. - Διοικ.	3		
Π.Ε Πολ. Μηχαν.	1		
Τ.Ε. Διοικ. - Λογ.	1		
Δ.Ε. Διοικ. - Λογ.	5		
Δ.Ε. Συντηρ. Μηχαν.	1		
Δ.Ε Χειρ. Ανυψ.		1	
Υ.Ε Βοηθ. Εργ.	1		
Υ.Ε. Καθαρίστρια		1	
Υ.Ε. Εργατών		1	
<b>Σύνολο</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

Πίνακας 4 – Κατάσταση Προσωπικού Ο.Λ.Ε

<sup>4</sup> Πηγή Ο.Λ.Ε.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Η δαπάνη για την μισθοδοσία του προσωπικού αποτελεί μία από τις βασικές λειτουργικές δαπάνες του Οργανισμού. Το σύνολο των δαπανών για τα έτη 2008 και 2009 αναλύεται στον παρακάτω πίνακα.

### Δαπάνες Μισθοδοσίας

ΕΤΟΣ	2008	2009	2010
Δαπάνη (σε Ευρώ)	980.408,17	1.108.159,87	868.225,03

Πίνακας 5 – Δαπάνες Μισθοδοσίας 2008-2010

### Υλικοτεχνική Δομή

#### Λιμενικές Εγκαταστάσεις Τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αντικείμενο της παρούσας ενότητας είναι η περιγραφή των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα Ελευσίνας.

Η Χερσαία Ζώνη Λιμένα και οι εξομοιωμένοι με τη Χερσαία Ζώνη χώροι καθορίζονται από τη θέση «Παλάσκα» της τοποθεσίας Σκαραμαγκά, στην ανατολική πλευρά και συνεχίζονται προς δυσμάς μέχρι το δυτικό άκρο της θέσης «Ναυπηγεία Ελευσίνας»

Οι εγκαταστάσεις που υπάγονται στην δικαιοδοσία της Ο.Λ.Ε. Α.Ε., και βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης περιλαμβάνουν το κεντρικό τμήμα του λιμένα Ελευσίνας, το εμπορικό και βιομηχανικό τμήμα του λιμένα Ελευσίνας, καθώς και τμήματα των εγκαταστάσεων ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.(πρώην Πετρόλα), της περιοχής Ναυπηγείων Ελευσίνας, της περιοχής από διαλυτήρια Μπακόπουλου έως θέση «Παλάσκα κλπ. Η χρήση των τελευταίων έχει παραχωρηθεί στις αντίστοιχες επιχειρήσεις.

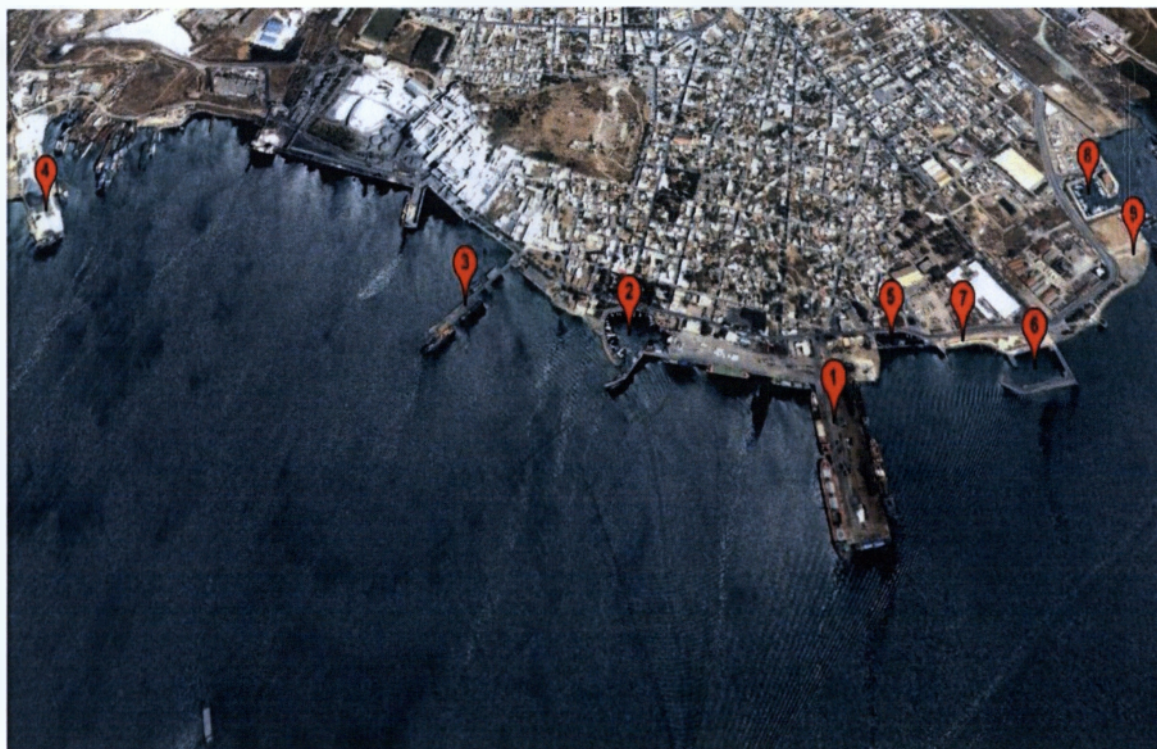
#### Θέση λιμένα:

Ο λιμένας Ελευσίνας βρίσκεται στην βόρεια ακτή του ομώνυμου κόλπου, με συντεταγμένες προβλήτα: γεωγραφικό πλάτος Β 38° 02" και ανατολικό γεωγραφικό μήκος 23° 32' 50' ' .

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Λιμενικές εγκαταστάσεις τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε..



Εικόνα 2 – Λιμενικές Εγκαταστάσεις Χερσαίας Ζώνης Ο.Λ.Ε

1. Κεντρικός Λιμένας Ελευσίνας	4. Προβλήτας στη θέση «ΒΛΥΧΑ»	7. Χώρος Στάθμευσης και διαχείμησης σκαφών αναψυχής
2. Παλιός Λιμένας Ελευσίνας	5. Λιμανάκι Αλιέων (παλαιό)	8. Λιμενίσκος στη θέση «Καλυμπάκι»
3. Προβλήτας «Πρώην Αμερικάνικης Βάσης»	6. Νέος Λιμενίσκος	9. Κρηπίδωμα στη θέση «ΚΡΟΝΟΣ»

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### Χερσαίες Εγκαταστάσεις Τμήματος Χερσαίας Ζώνης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

#### **Εξοπλισμός Λιμένα**

Ο λιμένας δεν διαθέτει δικό του εξοπλισμό για την πραγματοποίηση των λιμενικών εργασιών. Το έργο αυτό αναλαμβάνουν ιδιώτες, οι οποίοι παρέχουν τον σχετικό εξοπλισμό, παρέχοντας αμοιβή στον Ο.Λ.Ε. Α.Ε. Με τον τρόπο αυτό, ο Οργανισμός απολαμβάνει τα επόμενα σχετικά πλεονεκτημάτων:

- 1) Διαθέτει ευελιξία ως προς τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των λιμενικών εργασιών.
- 2) Δεν προβαίνει σε δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης του σχετικού εξοπλισμού.
- 3) Έχει έσοδα από τους ιδιώτες που παρέχουν τον εξοπλισμό και τις σχετικές εργασίες στον λιμένα.

Γενικότερα, στις χερσαίες εγκαταστάσεις του λιμένα περιλαμβάνονται τα εξής:

- ❖ Κτίρια Λιμεναρχείου
- ❖ Αποθηκευτικοί Χώροι Κεντρικού Λιμεναρχείου Ελευσίνας
- ❖ Τελωνείο Ελευσίνας
- ❖ Παλαιό κτίριο Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας
- ❖ Αποθηκευτικοί Χώροι Κεντρικού Λιμεναρχείου Ελευσίνας
- ❖ Τελωνείο Ελευσίνας
- ❖ Παλαιό κτίριο Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας
- ❖ Γραφεία Συνδικαλιστικής Ένωσης Επαγγελματιών Ψαράδων Ελευσίνας
- ❖ Αποθηκευτικός χώρος Ο.Λ.Ε. Α.Ε.
- ❖ Συνεργείο Γερανών Ο.Λ.Ε. Α.Ε.
- ❖ Χώρος Πλυντηρίου και Καυσίμων
- ❖ Υποσταθμός Ηλεκτρικού Ρεύματος

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

- ❖ Γραφείο Μηχανημάτων Ο.Λ.Ε. Α.Ε.
- ❖ Τμήμα Τροχαίας Λιμεναρχείου Ελευσίνας
- ❖ Φυλάκιο Τελωνείου Ελευσίνας
- ❖ Γραφείο Ζυγιστηρίου
- ❖ Συνεργείο Μηχανημάτων Λιμενεργατών
- ❖ Αποθηκευτικοί Χώροι Λιμενεργατών - Ιδιωτικών ανυψωτικών μηχανημάτων
- ❖ Στέγη Λιμενεργατών Ελευσίνας
- ❖ Γραφεία Σωματίου Λεμβούχων Ελευσίνας
- ❖ Λοιπές εγκαταστάσεις Κεντρικού Λιμένα Ελευσίνας
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις γηπέδου (1)
  - Πρόκειται για χώρο που παραχωρήθηκε για να δημιουργηθεί η επισκευαστική βάση.
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις γηπέδου (2)
  - Πρόκειται για χώρο εμβαδού 16.323,18 μ<sup>2</sup>, ο οποίος αποτελεί χώρο στάθμευσης και διαχείμασης σκαφών αναψυχής.
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις κοντά στο γήπεδο «Γ. Ρουμेलιώτης»
  - Οι εγκαταστάσεις αυτές περιλαμβάνουν τα εξής:
    - Παλαιά κτίρια
    - Αποθηκευτικοί χώροι
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στη θέση «Καλυμπάκι»
  - Οι εγκαταστάσεις αυτές περιλαμβάνουν τα εξής:
- ❖ Χώρος εστίασης « Το Καλυμπάκι»

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στο χώρο «Ανάπλασης Παραλίας Ελευσίνας»
  - Εδώ περιλαμβάνονται τα εξής: BAR "IRIS"
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στον «Παλιό Λιμένα»
  - Εδώ περιλαμβάνονται τα εξής: Εκκλησία Αρχάγγελου Μιχαήλ
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στις παραλιακές πλατείες
  - Εδώ περιλαμβάνονται χώροι εστίασης και ατομικές επιχειρήσεις
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στην περιοχή μεταξύ του «Παλαιού Λιμένα» και του Προβλήτα «Πρώην Αμερικάνικης Βάσης»
  - Εδώ περιλαμβάνει χώρους διασκέδασης καθώς και το κτίριο του κλιμακίου των ειδικών δυνάμεων του Λιμενικού σώματος καθώς και των προσκόπων
- ❖ Κτιριακές εγκαταστάσεις στον Προβλήτα στη «Βλύχα»
  - Εδώ περιλαμβάνονται κατά κύριο λόγο αποθηκευτικοί χώροι

### **Κεφάλαιο 3: Εξωτερικό Περιβάλλον**

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο (ζήτηση υπηρεσιών λιμενισμού, μεταφοράς και απόθεσης εμπορευμάτων) και τους λιμένες (προσφορά υπηρεσιών σύγχρονης εφοδιαστικής αλυσίδας).

Οι λιμένες έχουν εισέλθει σε μία πρωτόγνωρη περίοδο αναδιάρθρωσης. Οι ενδογενείς και εξωγενείς αλλαγές που συμβάλλουν στην διαμόρφωση του νέου λιμενικού περιβάλλοντος είναι κυρίως πέντε:

- ✓ Η ενοποίηση - απελευθέρωση των αγορών - παγκοσμιοποίηση
- ✓ Η κιβωτιοποίηση - μοναδοποίηση των εμπορευμάτων (Containerization) .
- ✓ Η μείωση του κόστους της μεταφοράς ως ποσοστό του συνολικού κόστους.
- ✓ Οι τεχνολογικές εξελίξεις στο μέγεθος των πλοίων
- ✓ Η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς αποτελεί ένα ανερχόμενο κοινωνικό και οικονομικό ζήτημα

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνος (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.) με ανταγωνιστικό και συμπληρωματικό ρόλο στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) καλείται να διαδραματίσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής και Στερεάς Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης (στα πλαίσια της Ενιαίας Οικονομικής ζώνης) μέσω αξιοποίησης της λιμενικής υποδομής αλλά και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει (πλησίον της Εθνικής Οδού και Θριασίου Πεδίου). Επιπλέον, καλείται να διαδραματίσει ένα πολύ σημαντικό παράγοντα στην αναβάθμιση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της περιοχής της Ελευσίνας και των όμορων δήμων (αναβάθμιση του περιβάλλοντος).

Το παρών κεφάλαιο της διαγνωστικής έχει σαν σκοπό να επισημάνει όλους τους εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν τους άξονες δράσεις, τις στρατηγικές και τις πολιτικές του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.) και να διαμορφώσουν το πλαίσιο αντίστοιχων στρατηγικών. Στα πλαίσια

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

αυτά περιγράφονται οι κύριες διαστάσεις, του γενικότερου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτικού και νομικού που επηρεάζουν την λειτουργία του οργανισμού.

### Οικονομικό Περιβάλλον

Η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται σε φάση ανάκαμψης μετά την χειρότερη ύφεση από τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο πόλεμο, υποστηριζόμενη από δημοσιονομικές και νομισματικές παρεμβάσεις. Παρόλα αυτά η παγκόσμια οικονομία δεν έχει καταφέρει να ανακάμψει πλήρως. Τα επίπεδα της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα με πολλαπλές επιδράσεις στις διεθνές μεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές.

### Παγκοσμιοποίηση και Διεθνές Εμπόριο

Στην σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η αλληλεξάρτηση των εθνικών οικονομιών είναι πιο έντονη από ποτέ. Με τον όρο παγκοσμιοποίηση περιγράφεται η ενοποίηση και ολοκλήρωση χωροταξικά αυτόνομων οικονομικών περιοχών (πολιτική) και οικονομική ενοποίηση (αλληλεξάρτηση οικονομίας).

Πραγματικό ΑΕΠ						
	2008	2009	2010f		2011f	
			FG	Consensus	EFG	Consensus
ΗΠΑ	0.4	-2.4	2.9	27 (1.6 - 4.1)	3.0	2.9(1.8-4.6)
Χώρες Ε.Ε.	0.6	-4.0	1.4	1.2 (0.3 - 2.4)	2.0	1.5 (0.8 - 2.2)
Ιαπωνία	-0.7	-5.0	1.5	1.4(0.1- 1.9)	1.6	1.6 (0.7 - 2.0)
Κίνα	9.0	8.7	9.6	9 (8.5-11.7)	9.0	8.9(7.2 - 10.0)
Ινδία	7.5	7.0	8.0	7 (6.8 - 8.2)	8.5	8.1 (7.6 - 8.7)
Ρωσία	5.6	-7.9	4.5	32 (1.5 - 5.9)	5.0	4.2 (1.5 - 6.3)
Βραζιλία	5.1	0.2	5.5	48 (3.8 - 5.3)	5.0	4.2 (3.0 - 4.6)

Πίνακας 6 – Πραγματικό ΑΕΠ



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Οι συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου (π.χ. συμμετοχή της Κίνας) , το άνοιγμα κλειστών αγορών στο διεθνές εμπόριο και στις ξένες επενδύσεις, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου και του μεταφορικού έργου γενικότερα, καθώς δημιουργούνται νέες γεωγραφίες παραγωγής και κατανάλωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Κίνα, η οποία συμμετέχει καθοριστικά στο παγκόσμιο εμπόριο από τη δεκαετία του '90.

Η καθετοποίηση της αλυσίδας παραγωγής επιτρέπει, τα επιμέρους μέρη ενός τελικού προϊόντος να παράγονται σε διαφορετικές χώρες με μεγάλη εξειδίκευση και να συναρμολογούνται σε εκείνες που το κόστος της εργασίας είναι πιο χαμηλό. Αυτό οδήγησε σε αύξηση της παραγωγικότητας, μείωση του κόστους παραγωγής και συναρμολόγησης (μεταποίησης) αλλά και αύξηση του εμπορίου (διεθνών μεταφορών).

### Ελληνική Οικονομία

Στην τελευταία δεκαετία υπήρξε για την Ελληνική Οικονομία μία περίοδος συνεχούς και ισχυρής οικονομικής ανάπτυξης με σημαντική αύξηση εμπορευματικής κίνησης κτλ. Η διαδικασία αυτή συνέβαλε στην παγίωση ρυθμού μέσης ετήσιας ανάπτυξης 4% κατά την προηγούμενη δεκαετία έναντι 2,1% του μέσου όρου της ΕΕ-16 Ως αποτέλεσμα, επιτεύχθηκε σημαντική πραγματική σύγκλιση, με το πραγματικό κατά κεφαλήν ΑΕΠ να φθάνει το 2008 το 90,5% του μέσου όρου των χωρών-μελών της Ευρωζώνης.

Μετά το 2004, όταν και περατώθηκαν τα ολυμπιακά έργα, ο πραγματικός (αποπληθωρισμένος) ρυθμός μεταβολής των επενδύσεων έχει πτωτική τάση. Η επέλευση της χρηματοπιστωτικής κρίσης επέτεινε αυτή την τάση, καθόσον η αναταραχή στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές επέφερε στενότητα διαθέσιμων κεφαλαίων, οικονομική ύφεση και μείωση εξωτερικού τομέα με αποτέλεσμα να υστερεί σημαντικά τα τελευταία έτη και να παραμένει μία κλειστή σχετικά οικονομία. Κατά την τελευταία δεκαετία, το άθροισμα εισαγωγών και εξαγωγών ως ποσοστό του ΑΕΠ, δείκτης ο οποίος

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της εξωστρέφειας της οικονομίας, ήταν στην Ελλάδα ίσο με το 58,4%, όταν ο μέσος όρος της Ευρωζώνης ήταν 79,1%.

Ως αποτέλεσμα, η συνεισφορά του εξωτερικού τομέα στην ανάπτυξη της οικονομίας έχει υπάρξει αναιμική και δεδομένων των μεγάλων ελλειμμάτων του Ισοζυγίου Πληρωμών, κατά μέσο όρο αρνητική.

Η επιδιωκόμενη ανάκαμψη σε διεθνές επίπεδο δημιουργεί μια σειρά από στρεβλώσεις κυρίως λόγω του γεγονότος ότι καθοδηγείται από τις εξαγωγές των ανεπτυγμένων χωρών, ενώ η εγχώρια ζήτηση παραμένει πολύ χαμηλή. Παρόλα αυτά εκτός του σημαντικού ρόλου του εξωτερικού χώρου, ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών και της ανάπτυξης λιμενικών έργων στα πλαίσια της εθνικής πολιτικής μεταφορών είναι πολύ σημαντικός παράγοντας προς αυτήν την κατεύθυνση.

Τα λιμάνια έχουν σαν σκοπό να καλύψουν την τοπική ζήτηση αλλά και να διοχετεύσουν την ζήτηση σε Ευρωπαϊκές χώρες (λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη δασμών) αλλά και γενικότερα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, δημιουργούνται συγκυριακά μια σειρά από προεκτάσεις στην ζήτηση υπηρεσιών μεταφοράς (κυρίως θαλάσσιας μεταφοράς) αλλά και στην ευρωπαϊκή και ελληνική αγορά λιμένων. Παρόλα αυτά η ζήτηση παραμένει σε σταθερή ανοδική τάση και επηρεάζεται από τοπικούς παράγοντες (αύξηση ζήτηση αντιστοίχων υπηρεσιών στην Αν. Μεσόγειο) καθώς επίσης και στην μείωση διαθεσιμότητας αντίστοιχων Ευρωπαϊκών Λιμένων. Αυτό δημιουργεί υψηλή ζήτηση όπως περιγράφεται παρακάτω.

### *Ευρωπαϊκή και Ελληνική Αγορά Λιμένων*

Οι εμπορευματικοί λιμένες (αλλά και γενικότερα η παραχώρηση λιμενικών εγκαταστάσεων π.χ. παραχώρηση μαρίνων και λοιπών εγκαταστάσεων) παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία έτη και βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο των διεθνών επενδυτών ενόψει των σημαντικών προοπτικών αναπτύξεώς τους.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Σύμφωνα με την Standard & Poor's, η αξία των λιμένων έχει εκτιναχθεί στα ύψη αντικατοπτρίζοντας τις εκτιμήσεις για σημαντική αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών την επόμενη δεκαετία σε συνδυασμό με το ότι η χωρητικότητα πολλών λιμένων, ιδιαίτερα στη Βόρεια Ευρώπη, είναι σε οριακό επίπεδο. Παρά τις εκτεταμένες επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς λιμένων παγκοσμίως, η εταιρία Dewy Shipping Consultants εκτιμά ότι ο μέσος βαθμός χρήσεώς τους θα αυξηθεί από 72% το 2006 σε 97,5% έως το 2012 συνεπεία της προβλεπόμενης αυξήσεως των θαλάσσιων μεταφορών.

Πριν προβούμε σε ανάλυση του Ευρωπαϊκού και Ελληνικού Λιμενικού συστήματος είναι χρήσιμο να γίνει αναφορά στο τι είναι λιμένας. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο (European Parliament-ep, 1993), ο λιμένας καθορίζεται:

«το συγκρότημα αγκυροβολίων, αποβάθρων και παρακείμενης γης, όπου τα πλοία και τα φορτία εξυπηρετούνται. για να προσεγγιστεί αυτή η περιοχή απαιτούνται υποδομές που σχετίζονται με την θαλάσσια και με την χερσαία προσέγγιση».

Ο καταλληλότερος ορισμός, στη βάση των χαρακτηριστικών της σύγχρονης λιμενικής βιομηχανίας, έχει δοθεί από τους trujillo και nombela οι οποίοι ορίζουν ως λιμάνι τη «διασύνδεση μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς, και γι' αυτό αποτελούν κέντρα συνδυασμένων μεταφορών. Επιπρόσθετα είναι πολύ-λειτουργικές αγορές και βιομηχανικές περιοχές όπου τα αγαθά όχι μόνο διαμετακομίζονται αλλά επίσης, ταξινομούνται, μεταποιοούνται και διανέμονται. Στην ουσία τα λιμάνια είναι πολυδιάστατα συστήματα τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics προκειμένου να εκπληρώσουν σωστά τις λειτουργίες τους»

Ο σύγχρονος λιμένας δεν αποτελεί κατ' ανάγκη δημόσια περιουσία και πρέπει να εξυπηρετεί γενικότερες και ειδικότερες ανάγκες, σύγχρονης εφοδιαστικής αλυσίδας. Στο λιμενικό σύστημα περιλαμβάνονται επίσης οι μαρίνες, λιμενικά καταφύγια και αλιευτικοί όρμοι. Επίσης, Λιμάνια όπως του Πειραιά, της Ελευσίνας και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν μοναδική θέση σε σχέση με τις αγορές των Βαλκανίων και της

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας.

Οι κυριότερες ευκαιρίες που δημιουργούνται είναι οι εξής:

Η Ελληνική Λιμενική Βιομηχανία μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον εντεινόμενο λιμενικό ανταγωνισμό στην Μεσόγειο με στόχο την εξασφάλιση μεριδίου της ραγδαίας αύξησης των εμπορευματικών ροών εξ Ανατολών (Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Ινδία κλπ) προς Νότια Ευρώπη και τις αναδυόμενες αγορές της Αν. Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας.

Η αναδιοργάνωση των οικονομιών των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης θα συνεχίσει να προσφέρει μετά την κρίση, μια σημαντική ευκαιρία για την ταχεία ανάπτυξη των λιμένων της χώρας σε σημαντικά περιφερειακά λιμάνια – πύλες για τις αγορές αυτές, στον οποίο το μεγαλύτερο μερίδιο θα κατέχει η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων διαμετακόμισης (in transit).

Τέλος η διασύνδεση της Ελλάδας με τα κατάλληλα μεταφορικά δίκτυα με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη μπορεί να αποτελέσει σημαντικό φορέα διασύνδεσης και ανταγωνιστικής ζήτησης με τα κεντρικά της Ευρώπης όπως άλλα λιμάνια της Β.Ευρώπης, τα οποία βρίσκονται σε οριακή δυναμικότητα και αναμένεται να κλιμακωθεί μέχρι το 2012.

### **Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα**

Το Ελληνικό «Λιμενικό Σύστημα Εθνικής σημασίας», αποτελείται από 12 λιμένες (εθνικής σημασίας), όπως παρουσιάζονται στο παρακάτω χάρτη, τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία (Δημοτικά και μη) και περιφερειακοί λιμένες μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



Εικόνα 3 – Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

**Λιμένας Ελευσίνας:** αποτελεί λιμένα μείζονος σημασίας (14% της ετήσιας μεταφοράς χύδην φορτίου, ανάλογο με αυτό του Πειραιά (18,6%), με νευραλγική σημασία για την βιομηχανική περιοχή της Αττικής, Οιοφυτών και Κορίνθου και μεταφορά φορτίου περί των 14,4 εκ. τόνων (2006) συνολική έκταση 50 στρ., και 1037μ.

Ο λιμένας Ελευσίνας βρίσκεται πλησίον της Βιομηχανικής Περιοχής της Ελευσίνας, Οιοφυτών με εύκολη πρόσβαση στην Δυτική και Βόρεια Ελλάδα λαμβάνοντας υπόψη την εύκολη πρόσβαση προς την Εθνική οδό Αθηνών Κορίνθου και Αθηνών Λαμίας.

Ωστόσο, ο λιμένας της Ελευσίνας, ευρισκόμενος στην Αττική, λειτουργεί ανταγωνιστικά-συμπληρωματικά με άλλους τρεις λιμένες: αυτούς του Πειραιά, του Λαυρίου και της Ραφήνας. Από αυτούς, σαφώς ο Πειραιάς είναι ο μεγαλύτερος, αποτελώντας και το μεγαλύτερο λιμάνι στη χώρα.

Ο όγκος του μεταφορικού έργου του λιμένα Ελευσίνας πλησιάζει κατά πολλούς αυτόν του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, ενώ υπολείπεται αυτός του Βόλου με κύριο προσανατολισμό (όπως αναφέρθηκε στο Εσωτερικό Περιβάλλον) σε χύδην προϊόντα.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



Γράφημα 6 – Μεταφορικό έργο ανά λιμένα

Οι κυριότερες μετατροπές που προτείνονται για την ανάπτυξη του λιμένα περιλαμβάνουν την απομάκρυνση του υφιστάμενου εμπορικού λιμένα και μετεγκατάσταση του στο δυτικό τμήμα της λιμενικής ζώνης (με λιμενική έκταση άνω των 300 στρ) , με σκοπό την κάλυψη μεγαλύτερης προσφοράς, ανάπτυξη νέων λιμενικών δραστηριοτήτων και ήπιων λιμενικών χρήσεων θαλάσσιου τουρισμού στον υπάρχοντα λιμένα κεφαλαιοποιώντας την υφιστάμενη υποδομή και το χαμηλό κόστος κατασκευής.

Οι κύριες προκλήσεις του Λιμένα αναφέρονται στην υλοποίηση του νέου λιμένα με συνολικού χώρου άνω των 300 στρ, διαχείριση της μελλοντικής ζήτησης λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη συμμετοχή των παγκόσμιων διαχειριστών καθιστώντας μια κατά βάση «ολιγοφωνιακή αγορά» και την διαφοροποίηση των εμπορικών υπηρεσιών του λιμένα Ελευσίνας με τον πλέον επωφελή τρόπο σε συνάρτηση με τους άλλους λιμένες της χώρας. Αυτό περιλαμβάνει, διάφορες δραστηριότητες όπως στρατηγική αναμόρφωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και διαμόρφωση στρατηγικών συμμαχιών είτε με άλλα λιμάνια είτε με διαχειριστές εμπορευματοκιβωτίων.

**Λιμένας Πειραιώς:** Ο λιμένας είναι η βασική πύλη της χώρας στο διεθνές εμπόριο και βασικός λιμένας για το εγχώριο εμπόριο και την διακίνηση

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

επιβατών. Είναι ο 17ος σε μέγεθος λιμένας της Μεσογείου στην διακίνηση φορτίου και ο 1ος στην Ευρώπη στην διακίνηση επιβατών. Ο Λιμένας αποτελεί σήμερα το σημαντικότερο κέντρο διαμετακόμισης στην Ανατολική Μεσόγειο. Δέχεται όμως ισχυρές πιέσεις τόσο από την ανάπτυξη ανταγωνιστικών λιμανιών στην περιοχή, όσο και από τον ρυθμό αύξησης της ζήτησης. Στην Ανατολική Μεσόγειο η ζήτηση, σύμφωνα με τα υφιστάμενα στοιχεία, αυξάνεται ετησίως περίπου κατά 10-12%, ενώ μελέτες αναφέρουν ότι θα τριπλασιασθεί μέχρι το 2015.

Παρόλα αυτά η αλλαγή των δομών στο χώρο της δια θαλάσσης μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers), εξαιτίας των νέων κανονισμών της Ε.Ε. θα δεχτεί έντονες πιέσεις από ανταγωνιστικά λιμάνια εκτός Ελλάδας. Δυναμικότητα: Ο λιμένας του Πειραιά έχει την δυνατότητα να ξεφορτώνει 13 TEU, ανά γερανό ανά ώρα όταν ο μέσος Ευρωπαϊκός όρος είναι στα 20 TEUs και 18 λιμένες στην Ε.Ε. έχουν δυνατότητα για 33 TEU. Η παραγωγικότητα του Ο.Λ.Π. Α.Ε. είναι κατά 35% περίπου χαμηλότερη έναντι των ανταγωνιστών του. Μέρος των κερδών του ΟΛΠ δεν οφείλεται στην ανταγωνιστικότητα του αλλά στην μονοπωλιακή θέση που απολαμβάνει για τις εισαγωγές/εξαγωγές προς/εκτός Ελλάδος και για μεταφορές αυτοκινήτων.

Επίσης, σύμφωνα με σχετική μελέτη που έγινε για την Ε.Ε. ο ανταγωνισμός θα ενταθεί μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών γραμμών (liners), με αποτέλεσμα να γίνει αναδιάταξη δρομολογίων και να επιλεγούν τα λιμάνια που μπορούν να προσφέρουν αποτελεσματικές υπηρεσίες (υψηλή παραγωγικότητα, μειωμένος χρόνος παραμονής των πλοίων στο λιμάνι).

Επενδύσεις: Ο Λιμένας Πειραιάς για να διατηρήσει πρωταγωνιστική θέση και να εξυπηρετήσει την αυξανόμενη ζήτηση και τα μεγαλύτερα πλοία εκτιμάται ότι θα πρέπει να αυξήσει έως και τρεις φορές τη δυναμικότητα του σε ένα βάθος χρόνου 7-10 ετών. Το νέο Επενδυτικό σχέδιο του Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) περιλαμβάνει μια σειρά από δράσεις και αναπτυξιακά σχέδια.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Μέχρι το 2015 εκτιμάται ότι θα έχει αυξηθεί η ετήσια δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ από 1,5 σε 4,5 εκατομμύρια TEU's. Επιπλέον, εγκαινιάστηκε ένας νέος σταθμός υποδοχής αυτοκινήτων (car terminal) στη Δραπετσώνα που υπερδιπλασίασε τη δυναμικότητα του Πειραιά (ωστόσο, απαιτείται και νέα αύξηση της δυναμικότητας αυτής).

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ο ΣΕΜΠΟ παρέχει έσοδα που αποτελούν το 75% του κύκλου εργασιών του Ο.Λ.Π. και συμβάλουν κατά 50% στα αποτελέσματα προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων. Αντιστοιχία ανταποδοτικότητας πόρων του Ο.Λ.Π. Α.Ε. προς την επιβάρυνση και τη φθορά που προκαλεί η λειτουργία του λιμανιού στο περιβάλλον και τις υποδομές της πόλης του Πειραιά. Ανάγκη προσέλκυσης επενδύσεων σε μέσα διαχείρισης του φόρτου των εμπορευμάτων.

- ✓ Ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ, με την προϋπόθεση συμμετοχής περισσότερων του ενός αναδόχων, έτσι ώστε να μην δημιουργηθούν μονοπωλιακές καταστάσεις. Και τούτο διότι λογικά θα πρέπει να αποφευχθεί η περίπτωση μονοπωλιακού ελέγχου σχεδόν του 90% του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της χώρας (εάν ληφθεί υπόψη και η περίπτωση ιδιωτικοποίησης του Ο.Λ.Θ.), αλλά και των in transit εμπορευματικών ροών. Η προσέγγιση αυτή μάλλον απαιτεί την αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης δομής ανάπτυξης του ΣΕΜΠΟ του Ο.Λ.Π. δεδομένου ότι αυτός χρησιμοποιεί ένα ενιαίο χώρο εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (ο οποίος σε ορισμένες περιπτώσεις δεν επαρκεί λόγω ακριβώς του όγκου των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων).
- ✓ Δημιουργία εκθεσιακού - συνεδριακού κέντρου σύγχρονων προδιαγραφών
- ✓ Συνολικός εκσυγχρονισμός με προτεραιότητες στη συνεχή βελτίωση της παραγωγικότητας και αποτελεσματικότητας, στην αύξηση των εσόδων, στη μείωση του λειτουργικού κόστους και στον αυστηρό έλεγχο των δαπανών.



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Πρόσθετες δράσεις που συμπεριλαμβάνονται στον κοινωνικό απολογισμό του Ο.Λ.Π. Α.Ε. είναι οι επόμενες:

- ✓ Υλοποίηση σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και κατάλοιπων πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π.
- ✓ Διενέργεια διαγωνισμών για την ανέλκυση, απομάκρυνση και διάθεση των επικίνδυνων και επιβλαβών πλοίων - πλωτών ναυπηγημάτων.
- ✓ Δημοπράτηση έργων εκβάθυνσης κεντρικού λιμένα (προϋπολογισμού € 10 εκατομμυρίων).

Βάσει των παραπάνω, είναι σαφές ότι το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον μεγαλύτερο λιμενικό κόμβο της Ελλάδας υπερκαλύπτοντας με τα μεγέθη του όλα τα υπόλοιπα λιμάνια της Αττικής, συμπεριλαμβανομένου και αυτού της Ελευσίνας. Οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι πολλές και διαφοροποιημένες αναφορικά με το επιβατηγό, εμπορικό και λοιπό έργο που προσφέρει (κρουαζιέρες και Po-Po). Παρόλα αυτά δέχεται έντονο ανταγωνισμό από λοιπές επιδράσεις.

**Λιμένας Λαυρίου:** Το λιμάνι αυτό παρέχει υπηρεσίες εμπορικού και επιβατικού λιμένα. Ωστόσο, εφόσον φτάσει ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος στο Λαύριο, το λιμάνι αυτό μπορεί να αναλάβει μεγαλύτερη επιβατική κίνηση από το λιμάνι του Πειραιά, δίνοντας στο τελευταίο τη δυνατότητα της αύξησης των χώρων παροχής εμπορικών υπηρεσιών.

Ήδη στην περιοχή σχεδιάζεται η εκμετάλλευση ακινήτων που βρίσκονται απέναντι και κοντά στο λιμάνι. Ο στόχος της εκμετάλλευσης αυτής είναι η ανάπτυξη υποδομών για την κάλυψη των αναγκών που θα δημιουργήσει στην περιοχή του Λαυρίου η μετεξέλιξη του λιμανιού σε κύριο επιβατικό λιμένα για τα νησιά των Κυκλάδων και του Βόρειου Αιγαίου.

**Λιμένας Ραφήνας:** Ο λιμένας αυτός έχει χαρακτήρα επιβατικού λιμανιού και δεν αποτελεί ανταγωνιστικό λιμάνι προς την Ελευσίνα, τόσο εκ της θέσης, όσο και εκ των υπηρεσιών που προσφέρει. Παρόλα αυτά μια σειρά από δράσεις ετοιμάζονται προς αυτήν την κατεύθυνση. Και αυτός ο λιμένας μπορεί δυνητικά να αναλάβει μέρος της επιβατικής κίνησης του

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

λιμανιού του Πειραιά, έτσι ώστε να μπορέσει το τελευταίο να αυξήσει τις παρεχόμενες εμπορικές υπηρεσίες.

Δυναμικότητα: Το λιμάνι έχει σαν σκοπό την ανάπτυξη εν δυνάμει ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων, έχει προχωρήσει διεθνής διαγωνισμός με σκοπό:

- ✓ Κρηπιδώματα ικανά για ταυτόχρονη παραβολή και εξυπηρέτηση έξι κιβωτιαγωγών πλοίων κατηγορίας Post Panamax.
- ✓ Χερσαία ζώνη ΣΕΜΠΟ συνολικού εμβαδού 1.000 στρεμμάτων. Οι απαιτήσεις σε υλικά επιχώσεων για τη δημιουργία της χερσαίας ζώνης θα καλυφθούν πλήρως από τα βυθοκορήματα που θα προκύψουν από τις εργασίες εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης.
- ✓ Χερσαία ζώνη εγκατάστασης επιβατικών πλοίων και πλοίων Ro-Ro, συνολικού εμβαδού 65 στρεμμάτων.
- ✓ Λιμενίσκο σκαφών αναψυχής μικτής χρήσης. Η χωρητικότητα του θα ανέρχεται σε 400 σκάφη μήκους έως 15 μέτρων και 50 σκάφη μήκους περίπου 25 μέτρων.

Ουσιαστικά, ο λιμένας αυτός θα λειτουργεί ως επιβατικός, τουριστικός σταθμός και κυρίως ως σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (trans-shipment hub) ετήσιας δυναμικότητας περίπου 2.000.000 TEU's, με ποσοστό εγχώριας διακίνησης με προορισμό την Κρήτη της τάξης του 5% (περίπου 100.000 TEU's ανά έτος). Η συνολική επένδυση για την κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λοιπών συνοδών έργων και για την προμήθεια του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού εκτιμάται σε € 800 - 1.000 εκατομμύρια.

Ο βασικός στόχος του λιμανιού αυτού είναι να αποκτήσει διεθνή εμβέλεια, συνδεδεμένος με άλλα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου και της Άπω Ανατολής (Σιγκαπούρη, Ταϊβάν, Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία, Ινδία), αλλά και να αποδειχθεί ως ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Μεσογείου (ρόλο που διεκδικούν για δικά τους λιμάνια άλλες χώρες όπως η Μάλτα, η Κύπρος, η Ιταλία και η Ισπανία).

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Τα ουσιαστικά πλεονεκτήματα του λιμένα αυτού είναι τα επόμενα:

- ✓ Βρίσκεται επί του δικτύου κύριων γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Άξονας Άπω Ανατολής - Μεσογείου - Ευρώπης), γεγονός που δεν επιβάλλει στα πλοία καμία παρέκκλιση τους για την προσέγγιση του, μηδενίζοντας τις σχετικές καθυστερήσεις και επιτρέποντας τις καλύτερες δυνατές εκμεταλλεύσεις των πλοίων.
- ✓ Βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση για ολόκληρη την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη θάλασσα, όσον αφορά τις κινήσεις διανομής και συγκέντρωσης εμπορευματοκιβωτίων για μεταφόρτωση.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω στοιχεία, είναι σκόπιμο να τονιστεί ότι η Ελληνική λιμενική βιομηχανία είναι σε επίπεδο σημαντικών εξελίξεων που σκοπεύουν στην αύξηση της δυναμικότητας και στην δημιουργία νέων υπηρεσιών. Στα πλαίσια αυτά, ο ρόλος του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας είναι πολύ σημαντικός προς αυτήν την κατεύθυνση με σκοπό να αναπτύξει κατά τον πλέον επωφελή τρόπο τις υπηρεσίες του.

### Τουριστικές δραστηριότητες της Λιμενικής Βιομηχανίας

Εκτός των παραπάνω ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που εντάσσεται στα πλαίσια της γενικότερης λιμενικής πολιτικής και έχει να κάνει σχέση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Θαλάσσιου Τουρισμού είναι η ζήτηση τουριστικών λιμενικών έργων.

Η έμφαση σε νέες δράσεις όπως τουριστικές λιμενικές και υποδομές για μαρίνες θα έχει σαν αποτέλεσμα στην διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της Ελλάδας με έμφαση στον Θαλάσσιο τουρισμό. Με αυτόν τον τρόπο ο τουρισμός δεν παραμένει μονοδιάστατα προσανατολισμένος στον Ιστορικό – Πολιτιστικό τουρισμό (εστιασμένο στις επισκέψεις των παγκόσμιας εμβέλειας μνημείων της πόλης) αλλά και στον τουρισμό θαλάσσιας αναψυχής στην παράκτια ζώνη. Αυτό είναι σύμφωνο με μια αντίστοιχη τάση.

Την δεκαετία 1995 – 2005, παρατηρήθηκε πτωτική τάση της τουριστικής κίνησης στην Περιφέρεια Αττικής, απεναντίας παρατηρείται

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

αύξηση σε παρεχόμενες υπηρεσίες και υποστηρικτικές υποδομές (όπως μαρίνες, γήπεδα γκολφ κ.λπ.) που ευνοούν την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουριστικής δραστηριότητας.

Μολονότι, στην Αττική βρίσκονται σε λειτουργία πολλές μαρίνες υποδοχής σκαφών αναψυχής, οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και υπόκεινται ως επί το πλείστον σε διαχείριση από ιδιώτες (π.χ. μαρίνες Ζέας, Αλίμου, ΣΕΦ, Αγίου Κοσμά, Λαυρίου, κ.λπ.), τα τελευταία χρόνια υπάρχει υψηλή ζήτηση για αντίστοιχες υπηρεσίες. Η ανάπτυξη σχετικών δραστηριοτήτων από πλευράς Ο.Λ.Ε. θα έχει σημαντικό αντίκτυπο λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες υποδομές (υπάρχων λιμένας) και το σχετικά χαμηλό κόστος μετατροπής.

Το μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων εκτιμάται για το 2008 στο ύψος των €30 εκατ. παρουσιάζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4% κατά την περίοδο 2005-2008. Θα πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι το εκτιμώμενο μέγεθος αγοράς προέρχεται από το σύνολο των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια – τουριστικά καταφύγια καθώς και ξενοδοχειακούς λιμένες της χώρας, αντιστοιχεί δε στο σύνολο των τελών ελλιμενισμού που καταβάλλει κάθε σκάφος που δένει σε κάποια θέση ενός τουριστικού λιμένα. Σημαντική θέση στην αγορά κατέχει το 2008 εκτός από τον Ε.Ο.Τ. ο οποίος μέσω της Ε.Τ.Α. ΑΕ διαχειρίζεται 1.587 θέσεις ελλιμενισμού (μερίδιο 15,8% στο σύνολο των λειτουργία θέσεων), η μαρίνα Γουβιών του Ομίλου Κυριακούλη 1.117 θέσεις και μερίδιο 11,2%, ενώ μεγάλος είναι ο δείκτης συγκέντρωσης στον κλάδο καθώς το 68,0% των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού ελέγχεται από 13 μαρίνες.

Ο οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Α.Ε.) με τις υπάρχουσες υποδομές του, μπορεί να συνεισφέρει καταλυτικά προς αυτήν την κατεύθυνση τόσο αξιοποιώντας τις υφιστάμενες υποδομές όσο και αναπτύσσοντας καινούργιες τόσο σε επίπεδο εμπορευματικού σταθμού διαφόρων χρήσεων (Po-Po,

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

χύδην, εμπορευματοκιβώτια) όσο και σε επίπεδο διαχείρισης υφιστάμενων υποδομών για ανάπτυξη νέων τουριστικών λιμένων.

### *Αγορές Κεφαλαίου και Εργασίας*

Οι λιμένες αποτελούν περιουσιακό στοιχείο υψηλής αξίας (real estate market) όπως ειπώθηκε παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υποδομές λιμένων αναδεικνύονται μεταξύ των πλέον περιζήτητων περιουσιακών στοιχείων για επενδυτές (World Bank Port Reform Toolkit, World Bank, 2001). Παρόλα αυτά, η αυξημένη ιδιωτικοποίηση λιμενικών υποδομών επηρεάζεται άμεσα και έμμεσα από την δυνατότητα πιστοληπτικής ικανότητας των αντίστοιχων φορέων. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης της χρηματοδότησης των επιχειρήσεων από τα εγχώρια Νομισματικά Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα μειώθηκε την περίοδο 2008-2010. Παρόλα αυτά η παραχώρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων επιτυγχάνεται ενίοτε από την χρηματιστηριακή αγορά και από την Ευρωπαϊκή Τραπεζική Αγορά (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων).

Η χρηματιστηριακή αγορά αποτελεί μια ενδεδειγμένη λύση για πολλούς Οργανισμούς Διαχείρισης Λιμένων. Η Dubai Ports World προτίθεται να εισαχθεί στο χρηματιστήριο του Λονδίνου για να αποφέρει επιπλέον ρευστότητα προς επένδυση. Επίσης, η HHLA, εταιρία που διαχειρίζεται το λιμάνι του Αμβούργου και κατείχε το 2006 την 8<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη των port operators που λειτουργούν σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων ετοιμάζεται να εισάγει τις μετοχές της στο χρηματιστήριο για την άντληση ποσού € 1 δις. Η Ρωσία που προωθεί την αναβάθμιση των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας σχεδιάζει την εισαγωγή των μετοχών του λιμανιού του Νοβόροσισκ στα χρηματιστήρια του Λονδίνου και της Μόσχας (το Νοβόροσισκ είναι σήμερα το μεγαλύτερο λιμάνι της Ρωσίας με βάση τον διακινούμενο όγκο εμπορευμάτων, ενώ διαθέτει ένα από τους μεγαλύτερους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου παγκοσμίως). Επίσης η BBI από την Αυστραλία εξαγόρασε δύο φινλανδικές εταιρίες διαχείρισης λιμένων που έχουν υπογράψει σύμβολα διαχείρισης των λιμανιών Ράουμα και Μπότνα μέχρι το 2037. Τον περασμένο Αύγουστο η ίδια εταιρία απέκτησε την Ιταλική

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

TR1 που διαχειρίζεται τα λιμάνια της Γένοβα, της Βενετίας και της Σάνοβας, ενώ ένα μήνα νωρίτερα είχε αποκτήσει την βελγική Manupost Group. Επίσης είχε εξαγοράσει το 51% της ισπανικής TPS Tarragona Port Services και αντίστοιχο ποσοστό στην βελγική Water Container Transport. Τέλος, στην Ιταλία συζητείται η δημιουργία ενός κοινού φορέα με τη Σλοβενία μέσω συγχώνευσης των οργανισμών λειτουργίας των λιμανιών της Τεργέστης και του Κόπερ που απέχουν λιγότερο από 15 χιλιόμετρα (όπου μπορεί πιθανώς να ενταχθεί και το κροατικό λιμάνι της Ριέκας) με στόχο τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού πόλου έναντι των βόρειων λιμανιών του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας και του Αμβούργου.

Εκτός των παραπάνω, η έντονη ανάπτυξη των ελληνικών εταιριών τα τελευταία χρόνια και η ανάλογη αύξηση των κεφαλαιακών αναγκών τους, ωθούν τις εταιρίες στην αναζήτηση εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης από τους παραδοσιακούς τρόπους άντλησης κεφαλαίων. Έτσι σήμερα η αγορά των εταιρικών ομολόγων αποτελεί την κυριότερη εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης. Σύμφωνα με το υπάρχον νομικό πλαίσιο πέραν του κοινού ομολογιακού δανείου υφίστανται τα εξής ομολογιακά δάνεια:

- Μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο
- Ανταλλάξιμο ομολογιακό δάνειο
- Ομολογιακό δάνειο με κερδοφόρες ομολογίες
- Ομολογιακό δάνειο με ενυπόθηκες ομολογίες

Επιπλέον, το leasing αποτελεί για τις περισσότερες επιχειρήσεις τον πιο προσοδοφόρο τρόπο απόκτησης κινητού εξοπλισμού και ακινήτων, λόγω των σημαντικών πλεονεκτημάτων που προσφέρει. Μέσω leasing αποκτώνται μηχανήματα και εξοπλισμοί, μέσα μεταφοράς, ακίνητα (γραφεία, καταστήματα) και γενικά οτιδήποτε χρησιμοποιείται στην παραγωγική διαδικασία μίας επιχείρησης ή ενός ελεύθερου επαγγελματία.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Οι συνήθεις μορφές Leasing περιλαμβάνουν τα εξής:

- ✓ Ευθεία χρηματοδοτική μίσθωση
- ✓ Πώληση και επαναμίσθωση (sale and leaseback)
- ✓ Leasing μέσω συνεργαζόμενων προμηθευτών (vendor's leasing).

Γενικά, ως αναπτυξιακό εργαλείο, το leasing συνδυάζεται με τα κίνητρα των αναπτυξιακών νόμων ώστε μία επιχείρηση να αποκτήσει τα μέγιστα δυνατά οφέλη. Το leasing μπορεί να είναι χρήσιμο για απόκτηση ανωδομών (μηχανολογικού εξοπλισμού), απαραίτητου για το σύστημα διαχείρισης εμπορευμάτων.

### Αγορά Εργασίας

Η ύφεση της οικονομικής δραστηριότητας συνοδεύτηκε από μείωση του αριθμού των απασχολούμενων και αύξηση του αριθμού των ανέργων σε όλους τους κλάδους της οικονομίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού της ΕΣΥΕ, ο αριθμός απασχολούμενων ήταν αυξημένος το 2010 έναντι του 2009.

Το γεγονός αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό τόσο της μείωσης της ενεργής ζήτησης της οικονομίας και επομένως μείωσης του διεθνούς εμπορίου όσο και της γενικότερης κατάστασης της προσφοράς μεταποίησης. Αναφορικά με τον Λιμένα Ελευσίνας, η παραπάνω κατάσταση δημιουργεί προεκτάσεις αναφορικά με το είδος των προϊόντων που μεταφέρονται (χύδην vs εμπορευματοκιβώτια, Ro-Ro), τις τεχνολογικές εξελίξεις

Η κύρια μεταφορική δραστηριότητα του Λιμένα έχει σαν σκοπό να καλύψει την υποστήριξη των κλάδων κατασκευής, μεταποίησης και λοιπών λειτουργιών που λειτουργούν στην ευρύτερη Βι.Πε. του Θριασίου, Ελευσίνας, Μάνδρας. Τα παραπάνω δημιουργούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα οφέλη αναφορικά με την υφιστάμενη και μελλοντική εξέλιξη του μοντέλου ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας (έμφαση στην κατανάλωση παρά ανάπτυξη υποδομών), το είδος των παρεχομένων υπηρεσιών τις κύριες κατηγορίες μεταφοράς προϊόντων αλλά και την φάση της οικονομικής

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

ανάπτυξης στις κυριότερες κατηγορίες εμπορευμάτων όπως Container, χύδην (dry bulk), αυτοκινητοαγωγά (Ro-Ro) και Πετρέλαιο (wet bulk) και την μελλοντική εξέλιξη της υφιστάμενης κατάστασης ώστε να υπάρχει ένα βιώσιμο σχέδιο ανάπτυξης για τον οργανισμό. Τέλος έχει σαν σκοπό να περιγράψει τις ευρύτερες τάσεις που υπάρχουν στον ευρύτερο τομέα της Ευρωπαϊκής Αγοράς Λιμένων με συνακόλουθη μεταβολή του τρόπου διαχείρισης.

### Κοινωνικό Περιβάλλον της Κοινωνίας των Λιμένων

Οι θαλάσσιες μεταφορές και το διεθνές εμπόριο επηρεάζονται από μια σειρά κοινωνικούς και λοιπούς παράγοντες (τεχνολογικούς και θεσμικούς), οι οποίοι επηρεάζουν το μεταφορικό έργο. Αυτό αφορά το είδος και τις παρεχόμενες υπηρεσίες (π.χ. μοναδοποίηση του φορτίου – εμπορευματοκιβώτια και ολοκληρωμένες υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας), τη συμπεριφορά των καταναλωτών θαλασσίων μεταφορών (ολιγοπωνιακή συμπεριφορά από παγκόσμιους διαχειριστές λιμένων), την χρηστή και αποτελεσματική λιμενική διαχείριση. Το πλαίσιο αυτό επηρεάζει τόσο τις πολιτικές διοίκησης και διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού όσο και τη ζήτηση των υπηρεσιών του ΟΛΕ Α.Ε.

### Παράγοντες επιλογής λιμένα από θαλάσσιους μεταφορείς



είναι ενταγμένος. Αυτό αφορά την θέση του Λιμένα, την ενδοχώρα που απευθύνονται τα προϊόντα, τα συνδεδεμένα δίκτυα μεταφοράς και τις αξιόπιστες υπηρεσίες που παρέχει (εικόνα 4). Στα πλαίσια αυτά του

Η επιλογή των λιμένων από τους μεταφορείς και τους ιδιοκτήτες φορτίων γίνεται στη βάση μίας συνάρτησης κόστους (όχι τόσο του λιμένα) όσο του συνολικού συστήματος - δικτύου μεταφοράς (ESPO, 2004), στο οποίο



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

σύγχρονου λιμενικού περιβάλλοντος, όλοι οι παραπάνω παράγοντες δρουν συμπληρωματικά ο ένας με τον άλλον.

Οι λιμένες αποτελούν κρίσιμο κρίκο των ολοκληρωμένων εφοδιαστικών αλυσίδων, οι οποίες αποβλέπουν στην ομαλή ροή αγαθών και πληροφοριών από τη στιγμή που παράγεται ένα προϊόν έως τη στιγμή που φθάνει στον καταναλωτή. Η ενσωμάτωση των λιμένων στην πολυτροπική αλυσίδα μεταφοράς, καθίσταται επιτακτική για λόγους αύξησης της ανταγωνιστικότητας τους (CEMT, 2001) και εκμετάλλευσης των ευκαιριών και αναγκών που δημιουργούνται. Δίνει στους λιμένες μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης, μέσω της επέκτασης της ενδοχώρας τους και κατά συνέπεια της δυνητικής εμπορευματικής κίνησης.

Αναφορικά με την εξυπηρέτηση της ενδοχώρας, ο ρόλος του λιμένα της Θεσσαλονίκης αναβαθμίζεται καθώς μπορεί να αποτελέσει το επίνειο των χωρών της ΝΑ Ευρώπης.

Παρόλα αυτά εκτός της αύξησης της ζήτησης λιμενικών υπηρεσιών δημιουργούνται και απειλές. Οι σύγχρονοι μεταφορικοί λιμένες δεν κατέχουν πλέον μονοπωλιακή γεωγραφική θέση στην εξυπηρέτηση των επιβατών και των αγαθών που προέρχονται και προορίζονται για την ενδοχώρα τους. Με την περιφερειοποίηση του λιμένα για την ενοποίηση και εκμετάλλευση των μεταφορικών δικτύων, ένα μέρος των ωφελειών από την λειτουργία του κατευθύνεται στις περιοχές της ενδοχώρας και διαχέεται στην πολυτροπική αλυσίδα μεταφοράς.

Ακόμη και αν δυνητικοί λιμένες πραγματοποιήσουν τις απαραίτητες επενδύσεις τόσο στο λιμένα όσο σε έργα σύνδεσης με σύγχρονα μεταφορικά δίκτυα, δεν μπορούν να είναι βέβαιοι, ότι οι χρήστες (ιδιοκτήτες φορτίων, μεταφορείς) θα ανταποκριθούν. Η συμμετοχή των φορέων που επηρεάζουν την διαχείριση αλυσίδας αξίας είναι πολύ σημαντική προϋπόθεση (η ανάλυση των «Μετόχων» αποφάσεων περιγράφεται στο Πολιτικό Περιβάλλον).

Τα παραπάνω αποτελούν αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη ανάκαμψης του λιμένα. Η μείωση της πίστης των πελατών δεν προέρχεται

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

τόσο λόγω της έλλειψης υποδομών από την πλευρά του λιμένα, όσο εξαιτίας αλλαγών στο δίκτυο εξυπηρέτησης των ναυτιλιακών εταιρειών ή της εισόδου τους σε νέες συμμαχίες με άλλους μεταφορείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η ενδοχώρα του λιμένα της Αμβέρσας, η οποία περιλαμβάνει γειτονικές χώρες, όπως η Ολλανδία, η Γερμανία και η Γαλλία, ενώ σε ορισμένες περιοχές αυτών των χωρών, το μερίδιο αγοράς κυμαίνεται από 80%-100%, παρά την ύπαρξη και άλλων λιμένων στη συγκεκριμένη περιοχή. Η επιτυχία οφείλεται σε μεγάλο ποσοστό στο ότι η Αμβέρσα έχει καταφέρει να ενσωματωθεί και να αξιοποιήσει πλήρως τις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς αλληλεπιδρά με όλα σχεδόν τα μεταφορικά μέσα και δίκτυα (οδικές μεταφορές, σιδηρόδρομος, ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ενδοποτάμιες μεταφορές).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, οι εμπορευματικοί λιμένες εισέρχονται σε μία παρατεταμένη περίοδο επενδύσεων και μετατρέπονται σε βιομηχανίες εντάσεως κεφαλαίου με σκοπό την ανάπτυξη σύγχρονων τερματικών σταθμών εμπορευμάτων, την αύξηση της αποδοτικότητας τους και την παραγωγή εξειδικευμένων υπηρεσιών με σκοπό να ανταποκριθούν στις ιδιαίτερες ανάγκες των «μοναδοποιημένων» μεταφορέων φορτίου. Η έλλειψη των απαιτούμενων κεφαλαίων για την πραγματοποίηση δημοσίων επενδύσεων στους λιμένες και οι επενδυτικές δυνατότητες του ιδιωτικού τομέα συμβάλλουν στη δραστηριοποίηση ιδιωτικών επιχειρήσεων. Δημιουργείται επιπλέον η ανάγκη και η ευκαιρία παροχής νέων υπηρεσιών από τους λιμένες, όπως ο έλεγχος της ποιότητας των προϊόντων, η ανασυσκευασία, η επισκευή, η συναρμολόγηση προϊόντων, κ.ά. Αυτές οι υπηρεσίες αυξάνουν την προστιθέμενη αξία που προσφέρει ο λιμένας και ενισχύουν την οικονομική απόδοση και την ελκυστικότητά του.

Για την ιδιωτικοποίηση των λιμένων, συστήνεται να γίνει πρώτα αναδιοργάνωση και αλλαγή θεσμικού καθεστώτος και να αποφασιστεί η παραχώρηση συγκεκριμένων υποδομών στον ανταγωνισμό υπό σαφείς όρους που θα περιλαμβάνουν την υποχρέωση διενέργειας επενδύσεων. Η ιδιωτικοποίηση θα πρέπει να γίνει ένα στάδιο μεταγενέστερα από την αύξηση

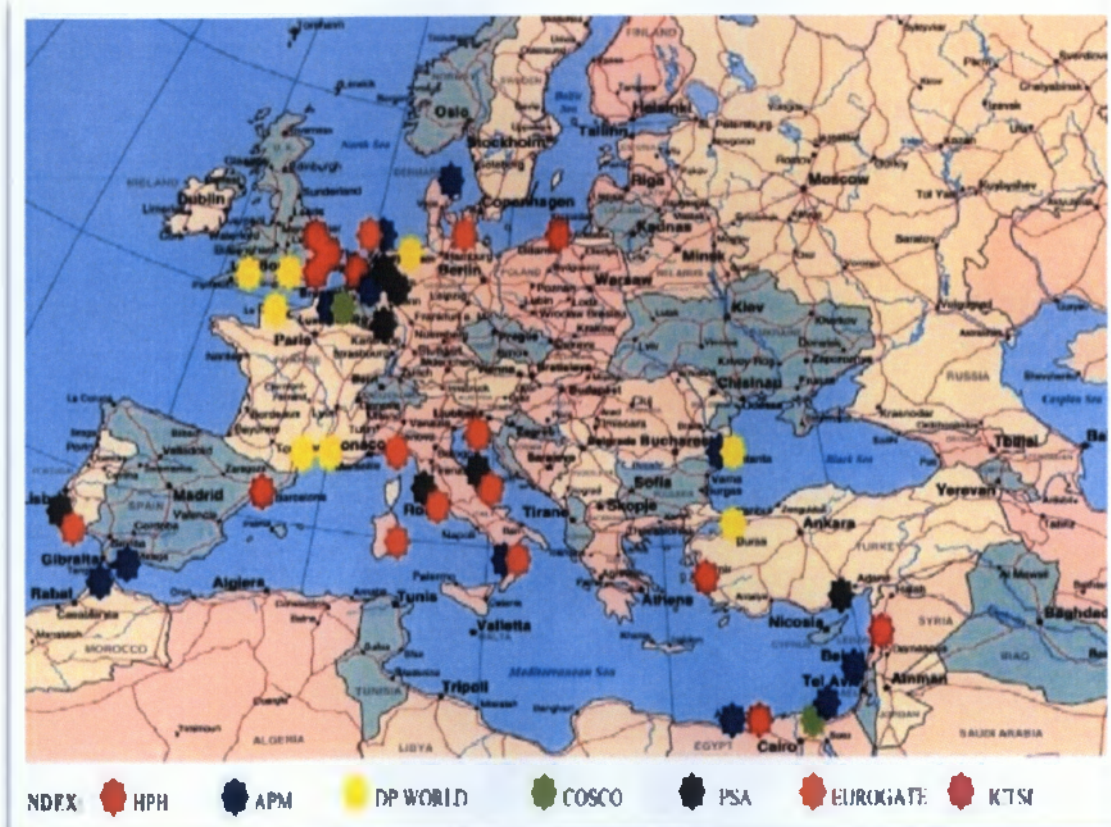
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

της ανταγωνιστικότητας τους, ακολουθώντας το πρότυπο της αποκεντρωμένης λιμενικής αρχής. Η παραχώρηση θα γίνεται με συμβάσεις 5-10 ετών, έτσι ώστε να μπορούν να γίνουν αναπροσαρμογές βάσει των εμφανιζόμενων αναγκών.

### Διαχείριση Λιμένων από ιδιώτες

Όπως ειπώθηκε παραπάνω, το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχείρισης των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα με την ανάληψη της διαχείρισης των τερματικών σταθμών από εταιρίες διαχειριστές παγκοσμίως εμβέλειας με «ολιγοπωνιακή αγορά». Οι εταιρίες αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε κομβικούς λιμένες και έχουν εξασφαλίσει μεγάλα μερίδια στην παγκόσμια εμπορευματική και διαμετακομιστική κίνηση.



Εικόνα 5 – Διαχείριση Λιμένων από ιδιώτες

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Τα παραπάνω οδηγούν σε συγκέντρωση και καθετοποίηση των εταιριών θαλάσσιας διακινήσεως Ε/Κ και ενισχύουν την τάση συγχωνεύσεων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές λιμένων. Έτσι, οι διαχειριστές των ναυτιλιακών γραμμών και οι πολυεθνικές εταιρίες διαθέτουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη σε μία αγορά που σταδιακά οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση τις εταιρίες logistics και τις ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ, με αύξηση της διαπραγματευτικής τους δύναμης έναντι των Οργανισμών λιμένων.

Σύμφωνα με την Drewry Shipping Consultants, το 2006, μόλις 6 εταιρίες διαχειρίσεως Ε/Κ ήλεγχαν το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως. Οι ίδιες εταιρίες διαχειρίζονταν το 68,7% της ευρωπαϊκής κινήσεως το 2002 έναντι του 53,3% το 1998.

Η Dubai Ports World, είναι η 7η μεγαλύτερη εταιρία στον κόσμο στη διαχείριση λιμένων, διαχειρίζεται 51 λιμένες και το 2006 διακίνησε 42 εκατ. TEUs<sup>1</sup>. Επίσης η P&O Holding διαχειρίζεται 29 λιμένες. Τέλος η AP Moeler, η PSA και η Hutchison ανταγωνίζονται σε αυτόν τον τομέα. Όπως φαίνονται στο παραπάνω χάρτη η Ελλάδα (με εξαίρεση την περίπτωση του ΟΛΠ με συμμετοχή της Cosco) αποτελεί την μοναδική χώρα σε σχέση με τις υπόλοιπες Μεσογειακές (Τουρκία, Αίγυπτο, Συρία, Ιταλία, Γαλλία Ισπανία, Πορτογαλία) και Παρευξείνιες χώρες (Ρουμανία, Τουρκία), οι οποίες δεν έχουν συνάψει συμβάσεις παραχώρησης με διεθνούς διαχειριστές.

Οι χαρακτηριστικότερες περιπτώσεις λιμένων από παγκόσμιους διαχειριστές είναι οι παρακάτω:

- ✓ Η εταιρία Hutchinsinon κατάβαλε το ποσόν των \$ 1,2 δις και απέκτησε το δικαίωμα να εγκαταστήσει ιδιωτικό μονοπώλιο στο λιμάνι της Σμύρνης.
- ✓ Η PSA απέκτησε δικαιώματα εκμετάλλευσης για 36 χρόνια καταβάλλοντος το ποσόν των \$ 750 εκατομμυρίων και αναλαμβάνοντας την υποχρέωση να επενδύσει \$ 1 εκατομμύριο μέσα

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

σε 10 χρόνια, έτσι ώστε να φέρει το λιμάνι σε δυναμικότητα ίση με τη σημερινή υπάρχουσα του Πειραιά.

- ✓ Η Αίγυπτος συμφώνησε για την περαιτέρω επέκταση του τερματικού σταθμού του Port Said με την κοινοπραξία COSCO και Maersk και ταυτόχρονα παραχώρησε στην Dubai Port World τις λιμενικές εγκαταστάσεις της Σόχα, του εγγύτερου προς το Κάιρο λιμένα, που ως το 2009 θα διαθέτει δυναμικότητα 1,2 εκατομμύρια TEU.
- ✓ Το λιμάνι Sines της Πορτογαλίας που φιλοδοξεί να γίνει πύλη στην Ιβηρική Χερσόνησο έχει προσφέρει το ακόμη μικρό ΣΕΜΠΟ που διαθέτει προς διαχείριση στην PSA Europe.
- ✓ Στην Ισπανία το λιμάνι Algeciras, αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Δυτική Μεσόγειο. Το λιμάνι αυτό, παρά τη θετική πορεία του παρουσιάζει ερωτηματικά για το μέλλον του γιατί έχει επενδύσει σημαντικά σε υποδομές μεταφόρτωσης και τώρα κινδυνεύει λόγω των ταχύτατων αλλαγών στη ναυτιλία και στις στρατηγικές των ναυτιλιακών εταιριών να χάσει μεγάλο μέρος της αγοράς. Την κατάσταση αναμένεται να αλλάξει ένα νέος τερματικός σταθμός (Tangiers) που θα αρχίσει να λειτουργεί το 2008.
- ✓ Οι διαχειρίστριες εταιρίες (Eurogate, CMA, CGM) εκτιμάται ότι έχουν έλθει σε συμφωνία με την Maersk έτσι ώστε η τελευταία να αρχίσει να μειώνει τις επισκέψεις της στο Algeciras. Το τελευταίο αναζητά τρόπους για να μειώσει τον κίνδυνο και να προσελκύσει φορτία που κατευθύνονται προς την ενδοχώρα.
- ✓ Η Βαλένθια έχει προχωρήσει σε μία πολυδιάστατη πολιτική ανάπτυξης, διαθέτοντας τρεις τερματικούς σταθμούς με διαφορετικά χαρακτηριστικά που απευθύνονται σε διαφορετικές αγορές (ένα εξειδικευμένης χρήσης και δύο πολλαπλών χρήσεων). Με τον τρόπο αυτό, το λιμάνι απολαμβάνει και τις ωφέλειες της ειδίκευσης και αυτές του ενδολιμενικού ανταγωνισμού. Παρόμοιο μοντέλο έχει ακολουθήσει

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

και το λιμάνι της Βαρκελώνης, όπου υπάρχει και πρόβλεψη για την επέκταση του λιμένα το 2050.

- ✓ Στη Βρετανία οι ιδιωτικές επενδύσεις στους λιμένες είναι πάρα πολλές, περιλαμβάνοντας τα εξής:
- ✓ Δημιουργία του London Gateway (7 προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, 1 προβλήτα Ro-Ro, business park, logistics park), ακολουθώντας σαφείς περιβαλλοντικές προδιαγραφές.
- ✓ Δημιουργία νέου ΣΕΜΠΟ στο Southampton.
- ✓ Διενέργεια αντίστοιχων επενδύσεων στο Harwich και στο Felixstowe, υπό αυστηρό έλεγχο από τις αρχές.

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω ενδεικτικά παραδείγματα, ο ιδιωτικός τομέας έχει επενδύσει στα λιμάνια σε όλη την Ευρώπη. Ωστόσο, πέραν των θετικών αποτελεσμάτων, θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι δημιουργούνται και κάποια σημαντικά προβλήματα τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπίζονται εξαρχής.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον, δεδομένης της υψηλής διακίνησης Ε/Κ στην Μεσόγειο όσο και της επιθυμίας πολλών εταιριών να επενδύσουν στα ελληνικά λιμάνια (καταρχήν στον Ο.Λ.Π. και στον Ο.Λ.Θ.). Στις εταιρίες αυτές συμπεριλαμβάνονται διεθνείς γίγαντες όπως π.χ. η Dubai Port World, η ισραηλινή ZIM, η δανική Maersk, η ιταλο-ελβετική MSC που ήδη βρίσκεται στον Πειραιά, κ.λπ. Το ενδιαφέρον αυτό ίσως αποτελεί σημαντικό στοιχείο εξέτασης και από το λιμάνι της Ελευσίνας στην περίπτωση της συνεργασίας με το λιμάνι του Πειραιά. Επίσης, το 2007 η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 22%, ενώ η Ανατ. Μεσόγειος, κυρίως λόγω της Μαύρης Θάλασσας, παρουσίασε αύξηση κατά 25% (YEN, 2008). Η Ocean Shipping Consultants εκτιμά ότι η διακίνηση Ε/Κ στην Ανατ. Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα θα είναι αυξημένη κατά 136% το 2015 σε σχέση με το 2006, φθάνοντας τα 32,8 εκατ. Ε/Κ ετησίως.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### *Ο ρόλος του Λιμένα Ελευσίνας στο Διεθνές Περιβάλλον*

Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει φορέα διεξαγωγής διαμετακομιστικού εμπορίου όπως κάνουν χώρες (π.χ. Τουρκία, Αίγυπτος, Ιταλία, Ισπανία) και άμεσα ανταγωνιστές προς την μεταφορά εμπορευμάτων στην Ε.Ε.. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα και ο Οργανισμός Λιμένας Ελευσίνας, μπορεί να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δημιουργούνται, λαμβάνοντας υπόψη τις ευκαιρίες και απειλές που δημιουργούνται από αυξημένη κίνηση Ε/Κ, δημιουργίας ζώνης ΣΕΜΠΟ, σύνδεσης με το μεταφορικό δίκτυο της χώρας και ειδικότερες υποδομές logistics (π.χ. Θριάσιο Α.Ε.) Παρόλα αυτά:

- ✓ Η επιτυχία ενός λιμένα δεν εξαρτάται πλέον μόνο από τις δυνάμεις και αδυναμίες του αλλά και από την ικανότητα του να ενσωματωθεί σε αποδοτικά συστήματα εφοδιαστικών αλυσίδων. Επομένως επηρεάζονται από αλλαγές τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο τμήμα της αλυσίδας, αυξάνοντας τις απειλές και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν. Οι λιμένες πρέπει να ενταχθούν σε εκείνες τις αλυσίδες οι οποίες είναι οι πλέον αποδοτικές και παρέχουν την μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία στο προϊόν και στους χρήστες.
- ✓ Στο νέο λιμενικό περιβάλλον όπου χρήστες του λιμένα (ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες χερσαίων μεταφορών) επιζητούν να εισέλθουν στην αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι λιμένες πρέπει να ακολουθήσουν στρατηγικές ισχυροποίησης της θέσης τους έναντι της ζήτησης με σκοπό την διαφοροποίηση και την έντονη ισχυροποίηση της διαπραγματευτικής τους δύναμης). Αυτά περιλαμβάνουν:
- ✓ Κάθετη ολοκλήρωση. Στοχεύει στην επέκταση των δραστηριοτήτων των λιμένων σε όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας, απαντώντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην καθετοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Η στρατηγική αυτή εμπεριέχει υψηλό ρίσκο για τους λιμένες διότι: α) έχουν έλλειψη τεχνογνωσίας στη διαχείριση της θαλάσσιας και της χερσαίας μεταφοράς, β) δεν έχουν

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

εξασφαλισμένο όγκο μεταφορικού έργου ώστε να το διαχειριστούν, σε αντίθεση με τις ναυτιλιακές εταιρείες και γ) το κόστος είναι υψηλό (καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι έντασης κεφαλαίου).

- ✓ Οριζόντια ενοποίηση: Αφορά την οριζοντιοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας των λιμένων με σκοπό την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, την κάλυψη μεγαλύτερων γεωγραφικών περιοχών και η ενίσχυση της διαπραγματευτικής τους θέσης, μέσω της δημιουργίας, μεγάλων παικτών οι οποίοι αποτελούν αντίβαρο στους μεγάλους παίκτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- ✓ Εξειδίκευση των λιμένων, η οποία δημιουργεί γνώση και αυξάνει την παραγωγικότητα τους, αποτελώντας ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- ✓ Συνεισφορά των λοιπών φορέων

### *Αγορά Εργασίας Λιμένων*

Πέραν από την διαχείριση λιμένων από ιδιωτικές επιχειρήσεις, η παγκοσμιοποίηση επιδρά στη λιμενική βιομηχανία ποικιλοτρόπως τόσο στην διοίκηση-οργάνωση όσο και στην στελέχωση.

Το άνοιγμα της λιμενικής αγοράς επιτρέπει στους λιμένες να απασχολούν προσωπικό από τρίτες χώρες στοχεύοντας στη μείωση του κόστους ή και στην προσέλκυση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Υπάρχουν βεβαίως και περιπτώσεις όπου το νέο λιμενικό περιβάλλον οδηγεί στη μείωση των απασχολούμενων λιμενεργατών ή και στη μείωση των αποδοχών τους.

Παρόλα αυτά, η εργασία στις Α.Ε. (Οργανισμοί Λιμένων) καθορίζεται όπως ίσχυε, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 5167/1931 (ΦΕΚ 222Α') και του ν.δ. 1254/1949 (ΦΕΚ 288Α') όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν μέχρι την δημοσίευση του παρόντος, καθώς και οι λοιπές διατάξεις περί φορτοεκφορτώσεων στα λιμάνια, της χώρας ισχύουν και για τις Α.Ε.. του παρόντος νόμου 2932 περί σύστασης Α.Ε..



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση, κ.ά.) συνεπάγεται σημαντικό μέρος του κόστους των εμπορευμάτων τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές εμπόριο. Το ύψος των συνολικών αμοιβών του προσωπικού στον Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. και οι παροχές τρίτων αντιπροσωπεύουν το 82% του συνολικού κόστους πωληθέντων των οργανισμών.

Σε κείμενο της η Επιτροπή καταθέτει την άποψη ότι οι ρυθμίσεις για την προσφορά υπηρεσιών δεν πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τρόπο που να έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται η παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου από άτομα ή επιχειρήσεις που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, ή να επιβάλλεται στους εργοδότες εργατικό δυναμικό που δεν το χρειάζονται, διότι αυτό θα μπορούσε, να έλθει σε σύγκρουση με τους κανόνες που αφορούν την εσωτερική αγορά. Μολονότι η Ε.Ε. έχει σαν σκοπό να εξαλείψει το μονοπώλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταψήφισε αντίστοιχο νομοθετικό έργο με στόχο την υπόθαλψη της προστατευτικής πολιτικής των Ευρωπαϊκών Λιμένων, υπέρ των υπαρχουσών επιχειρήσεων και των δυναμικών συνδικαλιστικών ενώσεων που εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά τους λιμένες έως σήμερα.

Η λιμενεργασία γενικότερα υπόκειται στο πλαίσιο της κλειστής εργασίας και το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων είναι στα πλαίσια να αλλάξει από την Ελληνική Κυβέρνηση άμεσα από λοιπές νομοθετικές παρεμβάσεις σε διάφορους κλάδου.

### *Ευρύτερο Κοινωνικό Περιβάλλον Λιμένα – Πόλη Ελευσίνας*

Ο Λιμένας της Ελευσίνας λειτουργεί στην παραλιακή ζώνη του Δήμου Ελευσίνας. Η Υφιστάμενη Νομαρχία Δυτικής Αττικής αποτελεί μια περιοχή με πολλά προβλήματα όπως **περιβαλλοντική ρύπανση, οικονομική υποβάθμιση**. Στα πλαίσια της νομοθετικής μεταρρύθμισης του Καλλικράτη, ο Νομός Δυτικής Αττικής εντάσσεται στην Περιφέρεια Αττικής και ο Δήμος Ελευσίνας συνενώνεται με τον Δήμο της Μαγούλας.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Με έκταση 1.059.824 στρέμματα ο Νομός της Δυτικής Αττικής περιλαμβάνει στο ανατολικό μέρος (επαρχία Αττικής) τους Δήμους Άνω Λιοσίων, Ζεφυρίου και Φυλής, στο κέντρο (Θριάσιο Πεδίο) τους Δήμους Ελευσίνας, Ασπρόπυργου, Μάνδρας και Μαγούλας, στο ΝΔ μέρος τους Δήμους Μεγάρων και Νέας Περάμου και ΒΔ τους Δήμους Ερυθρών, Βίλιων και την Κοινότητα Οινόης.

Ο πληθυσμός της νομαρχίας (2001) ήταν 151.038 κάτοικοι, έχοντας αυξηθεί από το 1991 κατά 21%. Οι Δήμοι με τον μεγαλύτερο πληθυσμό, είναι τα Μέγαρα (27.672 κάτοικοι), ο Ασπρόπυργος (27.905 κάτοικοι) και η Ελευσίνα (25.950 κάτοικοι). Οι τρεις αυτοί Δήμοι συγκεντρώνουν το 55,3% του συνολικού πληθυσμού της Δυτικής Αττικής. Παρά την μεγάλη ανάπτυξη, μόνο το 7% της επιφάνειας του νομού περιλαμβάνει κατοικημένες περιοχές. Οι κάτοικοι του απασχολούνται στη βιομηχανία (37%), σε οικοδομικές δραστηριότητες (18%), στη γεωργία (9,5%) και στο εμπόριο (9,5%). Η Δυτική Αττική αποτελεί μια κατά βάση βιομηχανική περιοχή και ισχυρός συγκοινωνιακός κόμβος της Περιφέρειας Αττικής (αλλά και όλης της χώρας) και σ' αυτήν συγκλίνουν οι δύο εθνικοί οδικοί άξονες.

### *Περιβαλλοντικό Πρόβλημα Λιμένα – «Πράσινοι Λιμένες»*

Η Ναυτιλία μεταφέρει πάνω από το 90 % του παγκοσμίου εμπορίου. Είναι το μεταφορικό μέσο που βοηθά την παγκοσμιοποίηση, την ανάπτυξη και την ευημερία των λαών. Είναι μάλιστα το πλέον φιλικό περιβαλλοντικά μέσο μεταφοράς, καθώς εκπέμπει μόνο το 2,7% των παγκοσμίων ρύπων.

Η Ελευσίνα διαθέτει ένα πολύ σημαντικό θαλάσσιο μέτωπο το οποίο μέχρι πρότινος ήταν υποβαθμισμένη ζώνη αντί να είναι πόλος έλξης και ανάπτυξης. Σε κάθε παραθαλάσσια πόλη η παραλία αποτελεί πόλο έλξης επενδυτών αλλά και κέντρο οικιστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.

Στην περίπτωση της Ελευσίνας αυτό δε συμβαίνει λόγω της "κατάληψης" του λιμανιού από βιομηχανικές δραστηριότητες που είτε ακόμα είναι ενεργές είτε ανενεργές και έχουν εγκαταλειφθεί. Συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο: το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί παράγοντα παρακμής για την πόλη.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Το περιβαλλοντικό πρόβλημα της Ελευσίνας δεν οφείλεται μόνο στα αυτοκίνητα όπως στην Αττική αλλά κυρίως στην ύπαρξη βιομηχανιών. Στην περιοχή το πρώτο εργοστάσιο εγκαταστάθηκε το 1875 και οι πρώτες ενδείξεις μόλυνσης το 1930. Δηλαδή η βιομηχανική δραστηριότητα υπολογίζεται στα 130 χρόνια ενώ η διαρκής και αυξανόμενη μόλυνση 80 χρόνια.

Ο Κόλπος της Ελευσίνας είναι μια από τις πιο βιομηχανοποιημένες και περιβαλλοντικά βεβαρημένες περιοχές της Ελλάδας. Είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση υποβαθμισμένης παραθαλάσσιας-αστικής ζώνης που παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με αντίστοιχες περιοχές στην Ευρώπη. Η κατάσταση του περιβάλλοντος και η βιώσιμη ανάπτυξη των κοινωνιών απειλούνται από τη ρύπανση, από κινδύνους που προέρχονται από τις δραστηριότητες των βιομηχανιών και του λιμανιού, καθώς επίσης και από την άναρχη δόμηση που συρρικνώνει τους ελεύθερους δημόσιους χώρους και περιορίζει την πρόσβαση των πολιτών στο θαλάσσιο μέτωπο.

### Πράσινοι Λιμένες

Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την δημιουργία λιμένων φιλικών προς το περιβάλλον. Οι εν λόγω λιμένες χαρακτηρίζονται «Πράσινοι Λιμένες» και βασίζονται σε συγκεκριμένες κατευθυντήριες αρχές. Οι πέντε κατευθυντήριες αρχές της «πράσινης λιμενικής πολιτικής» που υιοθετήθηκε το 2005 ως οδηγός λήψης αποφάσεων και θεσμικό πλαίσιο για φιλικές προς το περιβάλλον λειτουργίες του λιμένα είναι:

- ✓ Η προστασία της ευρύτερης κοινότητας από επιβλαβείς για το περιβάλλον επιδράσεις από τις λιμενικές εργασίες.
- ✓ Η ανάδειξη του λιμένα ως 'ηγέτη' στην περιβαλλοντική διαχείριση και συμμόρφωση.
- ✓ Η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.
- ✓ Η χρήση της διαθέσιμης τεχνολογίας για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- ✓ Η συνεργασία με την ευρύτερη κοινωνία για την εκπαίδευση και ευαισθητοποίησή της σε σχετικά θέματα με το περιβάλλον.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### *Πολιτικό – Νομικό Περιβάλλον*

Κατά την μεταπολεμική περίοδο η λιμενική βιομηχανία (ιδιοκτησιακά, διοικητικά, λειτουργικά), ταυτίστηκε με το δημόσιο τομέα, αιτία αποτέλεσε η αντίληψη ότι ο λιμένας αποτελεί "δημόσιο αγαθό". Η διαχείριση των λιμένων από δημόσιες αρχές καθώς και η χρηματοδότηση τους από τον κρατικό προϋπολογισμό κάθε χώρας ήταν διαδεδομένη πρακτική, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και της εξυπηρέτησης του εμπορίου.

Οι δομικές αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση στην ναυτιλιακή βιομηχανία και στους ίδιους τους λιμένες, επηρέασαν δραστικά το περιβάλλον εντός του οποίου λειτουργεί το λιμενικό σύστημα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δημόσια οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν αρκετά κράτη και τη μείωση του ρόλου του δημόσιου τομέα στην παραγωγή δημόσιων αγαθών-υπηρεσιών και στο ευρύτερο οικονομικό σύστημα, υφίσταται μία τάση εύρεσης των απαραίτητων κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα (De Matons, undated). Προς αυτή την κατεύθυνση συμβάλει και η απελευθέρωση της λιμενικής αγοράς με την άρση των όποιων περιορισμών υπάρχουν στη δραστηριοποίηση ιδιωτικών εταιρειών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών (Olivier και Parola, 2007), δημιουργώντας ευκαιρίες εισόδου ιδιωτικών επιχειρήσεων στη λιμενική βιομηχανία. Παρόλα αυτά μια τέτοια πολιτική δεν είναι χωρίς απειλές, αναφορικά με τον τρόπο που υλοποιείται.

Στα παραπάνω πλαίσια σημαντικό ρόλο έχουν όλοι οι φορείς αποφάσεων και οι διαδικασίες διαβούλευσης. Επίσης σημαντικό ρόλο αποτελούν εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης λιμενικών έργων καθώς επίσης και Ευρωπαϊκές Πολιτικές Μεταφορών.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### *Συμμετοχή του Ιδιωτικού Τομέα σε Λιμενικά Έργα*

Σε αρκετούς λιμένες παγκοσμίως η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών επιτυγχάνει νέα επίπεδα λειτουργίας και αποδοτικότητας μέσω της δημιουργίας συνθηκών ενδο-λιμενικού ανταγωνισμού.

Οι διεθνείς λιμένες αλλάζουν πρόσωπο και προσαρμόζονται σε νέα δεδομένα. Τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν σημαντικούς κόμβους, οι οποίοι θα καθορίσουν σε πολύ μεγάλο βαθμό την εξέλιξη των πραγμάτων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Ευρώπη γενικότερα.

Ο σχεδιασμός για τη συμβατή και αλληλοσυμπληρούμενη ανάπτυξη αυτών των λειτουργιών, θέτει στη σύγχρονη Ελλάδα πιο συγκεκριμένα το ζήτημα της λιμενικής παραγωγής, και της πολιτικής μεταφορών όπως και όσων ωφελούνται από αυτή. Το πιο σημαντικό στοιχείο-κέντρο κόστους στη λιμενική βιομηχανία είναι η παραχώρησης λιμενικής έκτασης ή/και λιμενικού σταθμός (terminal) για παροχή λιμενικών υπηρεσιών από ιδιώτες. Οι εξειδικευμένοι λιμενικοί σταθμοί είναι πλέον το επίκεντρο, όπου εστιάζεται ο ανταγωνισμός και όχι οι λιμένες.

Παρόλα αυτά, το ενδιαφέρον των υπευθύνων, έχει εστιασθεί περισσότερο στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και λιγότερο στην εύρεση ενός πλαισίου που θα καθορίζει τα όρια της σχέσης των δύο τομέων και θα επιτρέπει την άριστη κατανομή του κόστους. Είναι χαρακτηριστικό ότι στις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, που είναι μία μορφή συνεργασίας, το ζήτημα της κατανομής του κόστους προκαλεί σύγκρουση συμφερόντων (Rosenau, 1999) και δημιουργεί πεδία συγκρούσεων (σε βαθμό που έχει απασχολήσει διεθνείς οργανισμούς -βλ. World Bank, 2005).

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Γενικότερα και Ειδικότερα Προβλήματα Ιδιωτικοποίησης

Παρόλα αυτά υπάρχουν μια σειρά από σημαντικές προεκτάσεις:

- ✓ Η πλήρης ιδιωτικοποίηση (ή μία επιθετική εξαγορά) μπορεί να οδηγήσει στον έλεγχο ενός λιμανιού από κεφάλαια που είναι αγνώστου ταυτότητας.
- ✓ Οι σχετικές επενδύσεις θα πρέπει να γίνουν βάσει πολύ συγκεκριμένων προδιαγραφών έτσι ώστε να μην επιβαρυνθεί το περιβάλλον, αλλά και η ανάπτυξη των συνδεδεμένων πόλεων.
- ✓ έχουν δημιουργήσει φαινόμενα α) υπερεπενδύσεων, όπου οι λιμένες δημιουργούν πλεόνασμα υποδομών με την προοπτική να προσαρμοστούν άμεσα στις τεχνολογικές μεταβολές αλλά και για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους
- ✓ επενδύσεις γοήτρου αποσκοπούν στην προοπτική διατήρησης της ανταγωνιστικότητας ενός λιμένα ενόψει υιοθέτησης παρόμοιων στρατηγικών από τους ανταγωνιστές του. Παράλληλα υπάρχουν και φαινόμενα υποεπενδύσεων, είτε διότι δεν υπάρχουν τα απαιτούμενα κεφάλαια είτε για άλλους λόγους (π.χ. γραφειοκρατία).
- ✓ Συμπερασματικά και αναλογιζόμενοι το ότι καλύπτουν κυρίως παράγωγο ζήτηση, οι λιμένες δεν επηρεάζονται μόνο ως ανεξάρτητο τμήμα του διεθνούς μεταφορικού δικτύου, αλλά δέχονται και τις επιπτώσεις των ανοιχτούν οικονομικών αγορών στα τμήματα της οικονομίας που εξυπηρετούν.

Σε αρκετές χώρες, όπως η Ισπανία και το Βέλγιο, πριν προχωρήσει κάποια παραχώρηση, γίνεται εκτίμηση των κανόνων ανταγωνισμού, των ορίων κάθετων και οριζόντιων σχέσεων και ενοποιήσεων, καθώς και των συμπράξεων των ενδιαφερομένων, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός, η χρήση αθέμιτων τιμολογιακών ή άλλων διακρίσεων, κ.λπ. Παρόλα αυτά, αυτές οι αποφάσεις όπως αυτές παραπάνω επηρεάζονται από μια σειρά παραγόντων.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Παράγοντες Αποφάσεων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Με βάση τα χαρακτηριστικά που αναφέραμε παραπάνω, διαμορφώνονται δύο κύριες κατηγορίες δρώντων παραγόντων:

- ✓ Η «Λιμενική Κοινότητα», στην οποία συμμετέχουν οι λιμενικοί επενδυτές, οι εργαζόμενοι στη λιμενική βιομηχανία, οι χρήστες των λιμένων, οι πολίτες (εκπρόσωποι) των παραλιμνίων αστικών περιοχών, η Τ.Α., τα επιμελητήρια και γενικά όσοι υφίστανται τις συνέπειες από τη σχέση της οικονομικής και κοινωνικής λειτουργίας με την λιμενική δραστηριότητα.
- ✓ Αυτοί είναι οι εκφραστές γνώμης και ωρίμανσης επιλογών και αποτελούν τους «μηχανισμούς διαβούλευσης».
- ✓ Δεύτερο επίπεδο λήψης αποφάσεων είναι αυτό της ρυθμιστικής αρχής, η οποία δεν θα ασκεί λιμενικό management (ρόλος για τη καταργηθείσα Γ.Γ.Λ.Λ.Π. από τη νέα διοικητική δομή), αλλά θα σχεδιάζει τη Λιμενική Πολιτική, εγκρίνει, εποπτεύει, και συντονίζει για την εναρμόνιση των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού και την υλοποίηση των εγκεκριμένων επιχειρησιακών σχεδίων των λιμένων, την ευθύνη των οποίων αποκλειστικά έχει και λογοδοτεί η επί μέρους λιμενική αρχή. Η ρυθμιστική αυτή αρχή θα καθορίζει στρατηγικές και στόχους λαμβάνοντας υπόψη μακροοικονομικές, περιβαλλοντικές, αναπτυξιακές και άλλες πολιτικές, ενώ παρεμβαίνει και στα διεθνή φόρα διαμόρφωσης λιμενικής πολιτικής.

Η «Συνέλευση των Μετόχων» είναι το τελευταίο και οριστικό στάδιο για τη λήψη αποφάσεων και αποτελεί τον «μηχανισμό λήψης αποφάσεων».

Στα πλαίσια αυτά η πολιτική του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας επηρεάζεται άμεσα από την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Γ.Γ.Λ.Λ.Π.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο σκοπός της αναφερομένης Γραμματείας συνοψίζονται ως εξής:

- ✓ Στο συνολικό σχεδιασμό και τη χάραξη της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων με σύγχρονη υποδομή ώστε να

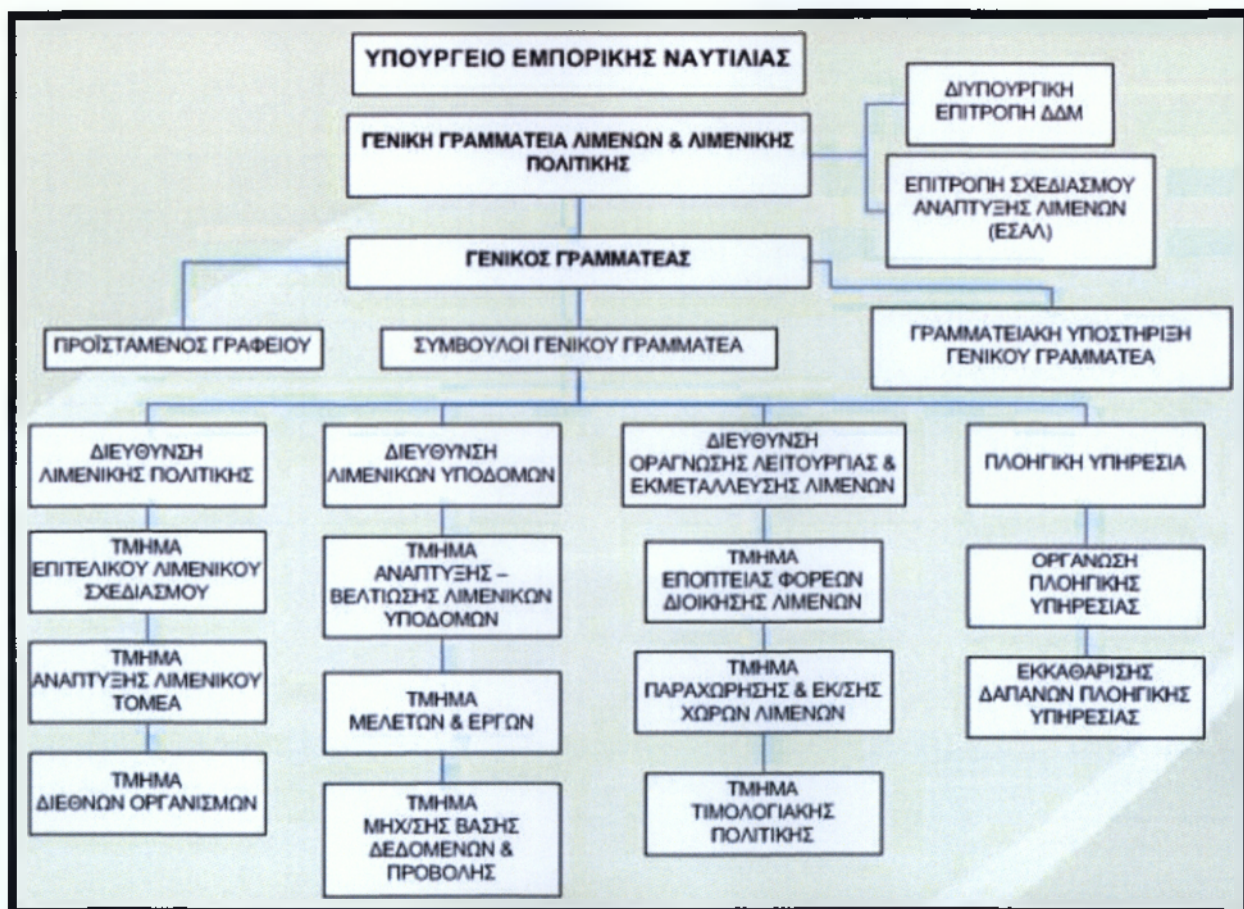
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

ανταποκρίνονται στις ανάγκες και απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων.

- ✓ Στην ευθύνη για την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, που συνεστήθη με το άρθρο δέκατο ένατο του Ν. 29327/2001.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός λιμενικών έργων εγκρίνεται από την Ε.Σ.Α.Λ και στην συνέχεια καθορίζονται, το χωροταξικό πλαίσιο. Επιπλέον, Υπουργικές Αποφάσεις απαιτούνται με σκοπό την χρηματοδότηση επιπλέον συναφών δραστηριοτήτων. Η παραπάνω διαδικασία μπορεί να είναι χρονοβόρα διαδικασία και κατέχει γνωμοδοτικό χαρακτήρα, ο οποίος πρέπει να επικυρωθεί με Υπουργικές Αποφάσεις.



Εικόνα 6 - Παράγοντες αποφάσεων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Κεφάλαιο 4: Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων ΟΛΕ Α.Ε. με την χρήση αριθμοδεικτών

Η άντληση των οικονομικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας πραγματοποιήθηκε από τα καθολικά ισοζύγια, τις θεωρημένες καταστάσεις εσόδων, τους ισολογισμούς και τις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεις για τα έτη 2007, 2008, 2009. Στην συνέχεια θα γίνει λεπτομερείς παρουσίαση και ανάλυση των στοιχείων που προαναφέραμε.

#### Ανάλυση στοιχείων των ισολογισμών του ΟΛΕ Α.Ε. για τα έτη (2008-2011)

Στοιχεία ισολογισμών

	2008	2009	2010	2011
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>				
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	1.029.323,08	997.654,99	956.884,92	978.250,76
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	340.162,93	301.652,11	306.527,09	545.755,30
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	1.383.221,70	752.739,28	774.837,68	558.439,07
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	1.723.384,63	1.054.391,39	1.081.364,77	1.104.194,37
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	998.085,23	894.405,93	616.806,13	631.864,08
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	3.753.083,27	2.947.446,16	2.655.304,43	2.774.984,47
<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>				
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1.808.521,57	1.862.133,42	1.778.871,18	1.878.149,62

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	555.723,49	460.402,65	348.266,23	284.302,35
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1.366.029,98	602.101,86	505.358,79	602.532,50
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	22.808,23	22.808,23	22.808,23	10.000
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>3.753.083,27</b>	<b>2.947.446,16</b>	<b>2.655.304,43</b>	<b>2.774.984,47</b>
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ</b>				
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	3.878.028,52	3.000.542,72	2.782.188,98	3.124.354,37
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1.621.429,80	2.265.549,75	1.603.512,65	2.014.491,20
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	2.256.598,72	734.992,97	1.178.676,33	1.109.863,17
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	1.458.843,13	885.553	870.720	969.379

Πίνακας 8 – Στοιχεία ισολογισμών 2008-2010

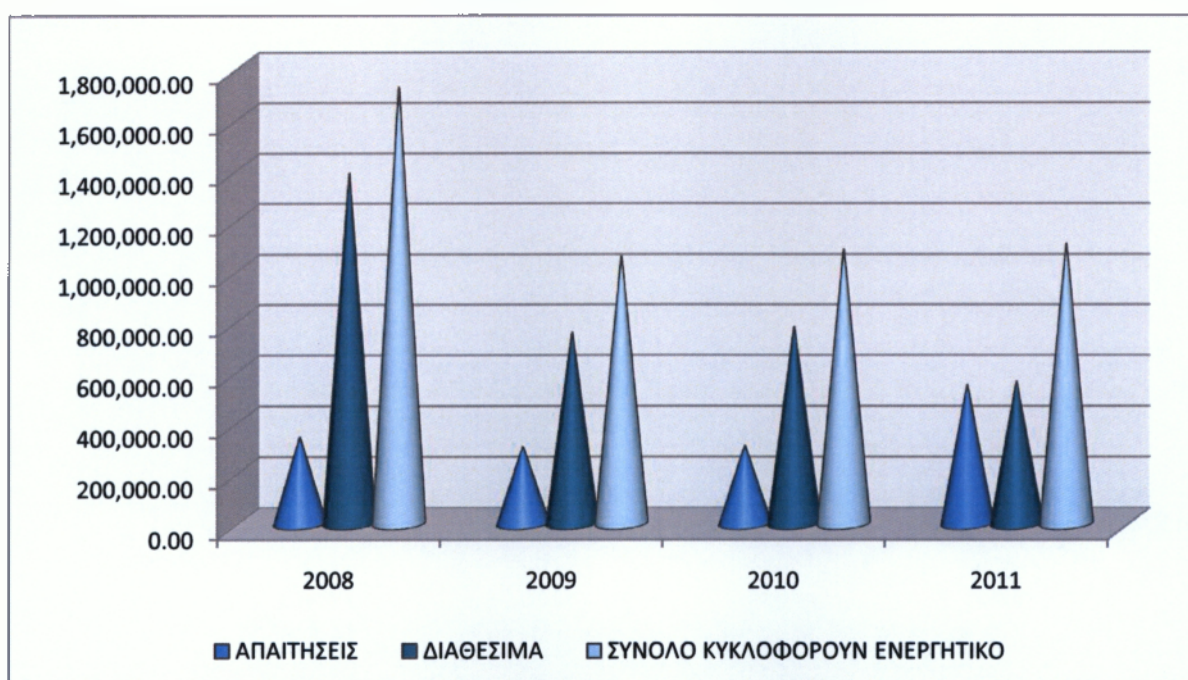
Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα παρατηρείται μείωση στο κυκλοφορούν και στο μη κυκλοφορούν ενεργητικό κατά την πάροδο των ετών 2008 – 2009. Στο κυκλοφορούν ενεργητικό έχουμε μείωση 38,8% και στο μη κυκλοφορούν 3,07%. Επίσης, παρατηρείται μείωση στις απαιτήσεις κατά 11,32% και στα διαθέσιμα κατά 45,58%. Παρατηρείται αύξηση στο κυκλοφορούν και μείωση μη κυκλοφορούν ενεργητικό κατά την πάροδο των ετών 2009-2010. Στο κυκλοφορούν ενεργητικό υπάρχει αύξηση κατά 2,55% και μείωση στο μη κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 4,09%. Αύξηση έχουμε στις απαιτήσεις με ποσοστό 1,61% και στα διαθέσιμα με 2,94%. Σύμφωνα με τα

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

στοιχεία του πίνακα παρατηρείται αύξηση του κυκλοφορούν και του μη κυκλοφορούν ενεργητικό κατά την πάροδο των ετών 2010-2011. Αναλυτικότερα έχουμε αύξηση του κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 2,11% και του μη κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 2,23%. Επίσης παρουσιάζεται μεγάλη αύξηση στις απαιτήσεις κατά 78,04% και μείωση στα διαθέσιμα κατά 27,92%.

### Στοιχεία Ενεργητικού Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



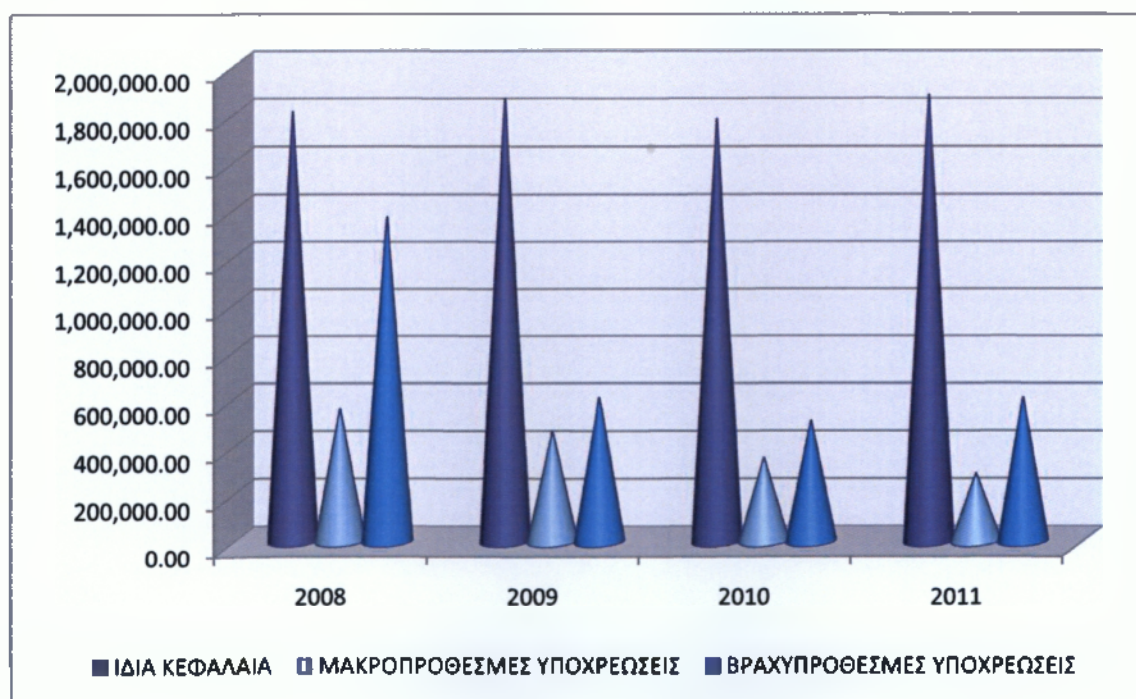
Γράφημα 7 – Στοιχεία Ενεργητικού Ο.Λ.Ε 2008-2010

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Αναφορικά με τα στοιχεία του Παθητικού της εταιρείας το διάστημα 2008-2009 οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις σημείωσαν μείωση κατά 17,15% και ακολούθησαν οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις με 55,92%.Ενώ τα ίδια κεφάλαια παρουσίασαν αύξηση κατά 2,96%. Βάσει των στοιχείων του Παθητικού της εταιρείας το διάστημα 2009-2010 οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά 24,35%, όπως επίσης και οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις με 16,06%.Ακολούθησαν τα ίδια κεφάλαια με μείωση κατά 16,06%. Σύμφωνα με τα στοιχεία του παθητικού της εταιρίας το διάστημα 2010 – 2011 οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά 18,36% και οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξήθηκαν κατά 19,23%. Ακολούθησαν τα ίδια κεφάλαια με αύξηση 5,58%.

### Στοιχεία Παθητικού του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



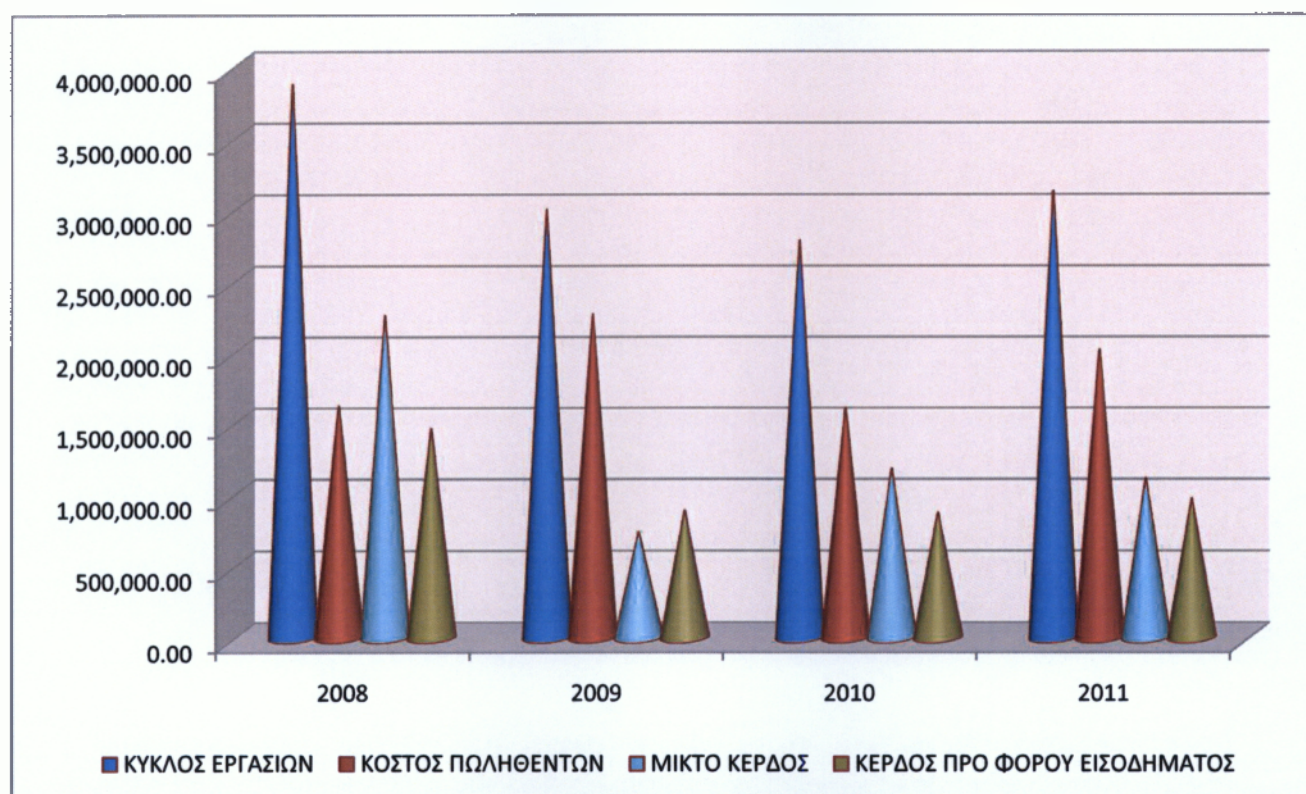
Γράφημα 8 – Στοιχεία Παθητικού Ο.Λ.Ε 2008-2010

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Η ανάλυση στοιχείων των Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσης του ΟΛΕ Α.Ε. (2008 – 2011)

Από τα στοιχεία αναφορικά με τα αποτελέσματα χρήσης του ΟΛΕ Α.Ε.. Παρατηρείται μείωση στο κύκλο εργασιών (πωλήσεις) κατά 22,62%. Το κόστος πωληθέντων αυξήθηκε κατά 39,72%. Και τέλος, τα κέρδη προ φόρου εισοδήματος μειώθηκαν κατά 39,29%.



Γράφημα 9 – Στοιχεία Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσης Ο.Λ.Ε

### Στοιχεία Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσης Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των αποτελεσμάτων χρήσης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. για τα έτη 2009-2010 παρατηρείται ότι ο κύκλος εργασιών μειώθηκε κατά 7,28% και το κόστος πωληθέντων μειώθηκε κατά 29,22%. Επίσης και τα κέρδη προ φόρου εισοδήματος μειώθηκαν 1,67%. Τα έτη 2010-2011 προκύπτει ότι ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 12,3% και το κόστος πωληθέντων κατά 25,62%. Και τέλος τα κέρδη προ φόρου εισοδήματος αυξήθηκαν κατά 11,33%.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### **Ανάλυση στοιχείων των καταστάσεων Ταμειακών ροών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. (2008 – 2011)**

Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. κατά τη διάρκεια των ετών 2008-2009 αναφορικά με τα διαθέσιμα της και όπως φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζουν μείωση. Τα διαθέσιμα το 2008 ήταν 1.383.221,70 ευρώ ενώ το 2009 ήταν 752.739,28 ευρώ, με μείωση 45,58%. Ειδικότερα οι Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 76,82% ,οι Ταμειακές Ροές από επενδυτικές δραστηριότητες αυξήθηκαν κατά 73,09% και τέλος οι Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 29,77%. Κατά τη διάρκεια των ετών 2009-2010, αναφορικά με τα διαθέσιμα της εταιρίας όπως φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζουν αύξηση. Το επίπεδο των διαθεσίμων το 2010 ήταν 774.837,68 ευρώ, με αύξηση 2,94%. Ειδικότερα οι ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες αυξήθηκαν κατά 0,72%, οι ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες παρουσίασαν μεγάλη αύξηση κατά 135,94% και τέλος οι ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 90,74%. Κατά τη διάρκεια των ετών 2010-2011, αναφορικά με τα διαθέσιμα τους και όπως φαίνεται και από τον πίνακα, παρουσιάζουν μείωση. Το επίπεδο των διαθεσίμων το 2011 ήταν 558.439,07.με μείωση 27,93%. Ειδικότερα, οι ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 79,94%, επίσης οι ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 14,08% και οι ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 3,89%. Ο πίνακας παρουσιάζει την Κατάσταση των Ταμειακών Ροών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. για τα έτη 2008-2011 ενώ το διάγραμμα απεικονίζει με σαφήνεια την πορεία των διαθεσίμων τόσο στην αρχή όσο και στο τέλος των εξεταζόμενων ετών.

**Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.***Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Στοιχεία Ταμειακών Ροών του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. για τα έτη 2008-2011.

	2008	2009	2010	2011
<b>Λειτουργικές δραστηριότητες</b>				
Κέρδη προ φόρων	1.099.869,85	235.679,74	61.027,38	186.484,41
<b>Πλέον / μείον προσαρμογές για:</b>				
Αποσβέσεις	120.390,25	115.853,98	118.502,77	130.802,23
Προβλέψεις	3.774,00	115.891,00	0,00	0,00
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα				
Πιστωτικοί τόκοι	-----			
Αποτελέσματα επενδυτικής δραστηριότητας			-----	-----
<b>Πλέον/ μείον προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:</b>				
Μείωση / (αύξηση) αποθεμάτων				
Μείωση / (αύξηση) απαιτήσεων	104.412,68	82.809,88	272.724,82	228.016,17
(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην τραπεζών)	85.917,60	452.699,15	157.389,85	2.511,55
Μείον:				
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβεβλημένα				

**Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Καταβεβλημένοι φόροι	95.472,44	149.398,46	75.817,59	130.705,94
<b>Σύνολο εισροών / (εκροών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</b>	<b>938.231,38</b>	<b>217.482,77</b>	<b>219.047,53</b>	<b>43.947,02</b>
<b>Επενδυτικές δραστηριότητες</b>				
Επιχορηγήσεις Παγίων			107.320,00	32.300,00
Αγορά ενσώματων & άυλων παγίων περιουσιακών Στοιχείων	40.450,22	70.015,30	57.873,75	174.232,09
Τόκοι εισπραχθέντες				
<b>Σύνολο εισροών / (εκροών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)</b>	<b>40.450,22</b>	<b>70.015,30</b>	<b>165.193,75</b>	<b>141.932,09</b>
<b>Χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>				
Εισπράξεις από εκδοθέντα / αναληφθέντα δάνεια / συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	0,00			
Εξοφλήσεις δανείων				
Εξοφλήσεις υποχρεώσεων από				



**Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

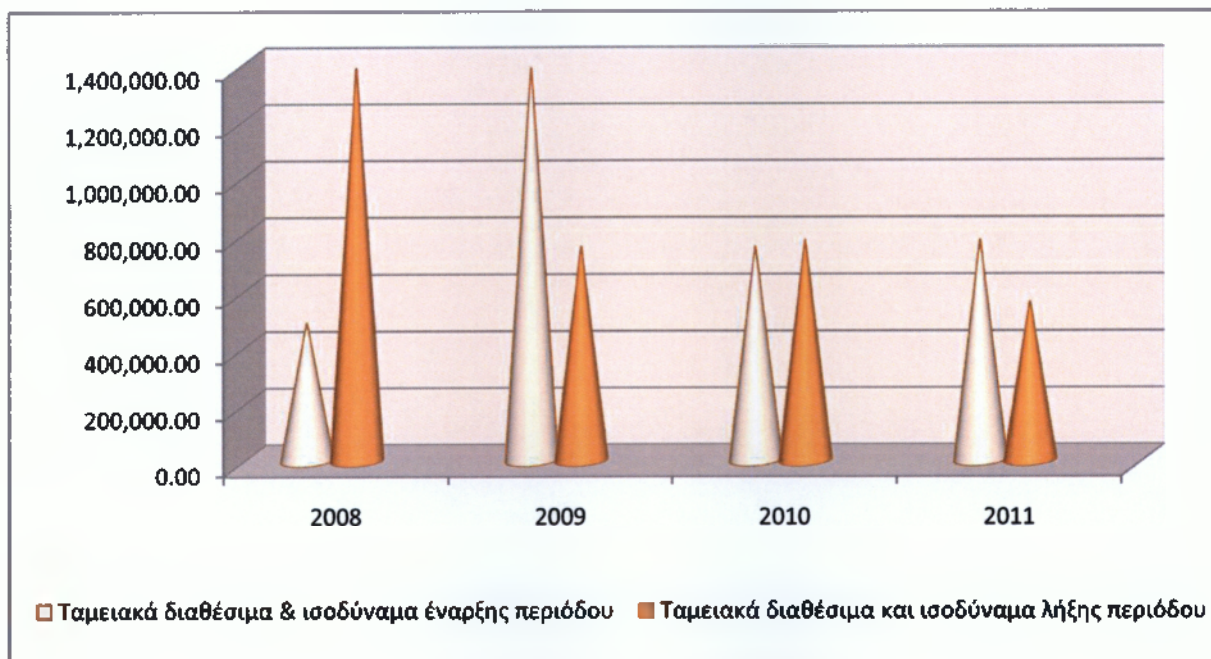
*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

χρηματοδοτικές				
μισθώσεις (χρεολύσια)				
<b>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου</b>	<b>1.383.221,70</b>	<b>752.739,28</b>	<b>774.837,68</b>	<b>558.439,07</b>
Μερίσματα πληρωθέντα		342.984,35	31.755,38	30.519,50
<b>Σύνολο εισροών / (εκροών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)</b>	<b>0,00</b>	<b>342.984,35</b>	<b>31.755,38</b>	<b>30.519,50</b>
<b>Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ)</b>	<b>897.781,16</b>	<b>630.482,42</b>	<b>22.098,40</b>	<b>216.398,61</b>
<b>Ταμειακά διαθέσιμα &amp; ισοδύναμα έναρξης περιόδου</b>	<b>485.440,54</b>	<b>1.383.221,70</b>	<b>752.739,28</b>	<b>774.837,68</b>

Πίνακας 9 – Στοιχεία Ταμειακών Ροών 2008 -2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



**Γράφημα 10 – Πορεία ταμειακών διαθεσίμων 2008-2011**

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### Αριθμοδείκτες του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.*

Η ανεπάρκεια ρευστότητας σε μια επιχείρηση έχει επίδραση στα κέρδη της, άλλα και στην βιωσιμότητα της. Γιατί, αν τα κυκλοφοριακά της στοιχεία δεν μετατρέπονται εύκολα σε μετρητά ή αν δεν υπάρχουν επαρκή ρευστά διαθέσιμα ,τότε :

- ✓ Δεν θα είναι σε θέση να προμηθεύεται εμπορεύματα, πρώτες ύλες ή υπηρεσίες με μετρητά, γεγονός που θα οδηγήσει σε κάπως μειωμένα κέρδη, λόγω αυξημένου κόστος αγοράς.
- ✓ Δεν θα είναι σε θέση να πληρώσει τις λήγουσες υποχρεώσεις της. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα, όχι μόνο τη δυσκολία εφοδιασμού της με εμπορεύματα <<επί πιστώσει>> , άλλα και τη συρρίκνωση της δραστηριότητας της και συνεπώς των κερδών της, άλλα ταυτόχρονα και την δυσφήμιση της, την μείωση της εμπιστοσύνης των συναλλασσόμενων με αυτήν, την αναγκαστική πώληση πάγιων στοιχείων και πιθανώς, κάποια στιγμή, την κήρυξη της σε κατάσταση πτώχευσης.

Οι περισσότερες επιχειρήσεις φροντίζουν να διατηρούν πλεόνασμα κυκλοφοριακών στοιχείων ανάλογα προς τις τρέχουσες υποχρεώσεις τους, ώστε να μπορούν να τις εξοφλούν κανονικά. Η τοποθέτηση κεφαλαίων σε κυκλοφοριακά στοιχεία δεν αποτελεί κατά κανόνα παραγωγική επένδυση και ως εκ τούτου η διατήρηση υπερβολικά υψηλών κυκλοφοριακών στοιχείων ενδέχεται να μειώσει την κερδοφόρα δυναμικότητα της επιχείρησης.

Στο ίδιο αποτέλεσμα μπορεί όμως να οδηγήσει και ανεπάρκεια κυκλοφοριακών στοιχείων, διότι η αδυναμία εκπληρώσεις των υποχρεώσεων καταλήγει σε οικονομικό κλονισμό με καταστρεπτικές συνέπειες για την επιχείρηση. Πάντως, για κάθε επιχείρηση υπάρχει ένα άριστο ύψος κυκλοφοριακών στοιχείων και τρεχουσών υποχρεώσεων.

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας αναφέρονται στο μέγεθος και στις σχέσεις των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων και των κυκλοφοριακών στοιχείων

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

μιας επιχείρησης, τα οποία αποτελούν τις πηγές κάλυψης αυτών των υποχρεώσεων. Η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης μπορεί να θεωρηθεί καλή, μόνο αν αυτή έχει επαρκή ρευστότητα.

Έτσι οι αριθμοδείκτες ρευστότητας προορίζονται να δώσουν την εικόνα της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης μιας επιχείρησης. Τα μέσα που χρησιμοποιεί η επιχείρηση για αυτό το σκοπό, είναι μετρητά καταθέσεις σε τράπεζες, επιταγές, απαιτήσεις από λογαριασμό χρεωστών, πελατών και γραμμάτων εισπρακτέων. Ο προσδιορισμός της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης ενδιαφέρει τόσο την διοίκηση της, όσο και τους εκτός αυτής πιστωτές και μέτοχους της. Ιδιαίτερα όμως ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών ρευστότητας αποτελεί πολύτιμη βοήθεια για τη διοίκηση της, διότι της επιτρέπει να ελέγξει κατά πιο τρόπο απασχολούνται μέσα στην επιχείρηση τα κεφάλαια κίνησης της, δηλαδή αν και κατά ποσό γίνεται η κατάλληλη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων κίνησης, αν τα κεφάλαια αυτά είναι επαρκή σε σύγκριση με τις εργασίες ή αν υπολείπονται από τα κανονικά, όποτε υπάρχει πρόβλημα ρευστών.

Σε γενικές γραμμές για να θεωρηθεί μια επιχείρηση βρίσκεται σε καλή οικονομική κατάσταση, από απόψεως κεφαλαίων κίνησης, θα πρέπει να πλήρη τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- ✓ Να μπορεί να ανταποκρίνεται στις καθημερινές απαιτήσεις των βραχυχρόνιων δανειστών της και να είναι σε θέση να εξοφλεί τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της.
- ✓ Να μπορεί να εκτελεί απρόκοπτα τις εργασίες της και να εκμεταλλεύεται τυχόν παρουσιαζόμενες ευκαιρίες.
- ✓ Να μπορεί να ανταποκρίνεται στην εξόφληση των απαιτητών τόκων και μερισμάτων των μετοχών της.

Καλή οικονομική κατάσταση υπάρχει, όταν οι τρέχουσες δραστηριότητες της, πέρα από τη χρησιμοποίηση των κυκλοφοριακών στοιχείων, χρηματοδοτούνται και από βραχυχρόνιους πιστωτές. Έτσι, αν αγοράζονται προϊόντα με πίστωση και στη συνέχεια ρευστοποιούνται μέσα

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

στα χρονικά όρια των πιστώσεων, τότε η επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί με τις διευκολύνσεις των πιστωτών της. Στην περίπτωση αυτή, οι επενδυτές – μέτοχοι, ενώ προσφέρουν μόνο το ελάχιστο απαιτούμενο ποσό για κεφάλαιο κίνησης, καρπούνται και την απόδοση των κεφαλαίων των πιστωτών, τα οποία αποτελούν, κατά κάποιο τρόπο, επενδύσεις των πιστωτών της σε αυτή. Στην κατηγορία αυτή μπορεί να ενταθεί μεγάλος αριθμός δεικτών, διότι η ρευστότητα επηρεάζεται από τα περισσότερα μεγέθη της επιχείρησης. Οι βασικοί συσχετισμοί αφορούν :

- ✓ Στοιχεία ενεργητικού και παθητικού αντιστοιχών λήξεων.
- ✓ Επιχειρησιακά πλεονάσματα και αμοιβές ξένων κεφαλαίων.
- ✓ Διάρκεια χορηγούμενων και λαμβανόμενων πιστώσεων.

Στόχος των πιο πάνω συσχετισμών είναι η διαπίστωση της ικανότητας της επιχείρησης να ικανοποιεί τις υποχρεώσεις της χωρίς να προσφύγει σε συμπληρωματική χρηματοδότηση. Έτσι εξετάζεται κατά ποσό :

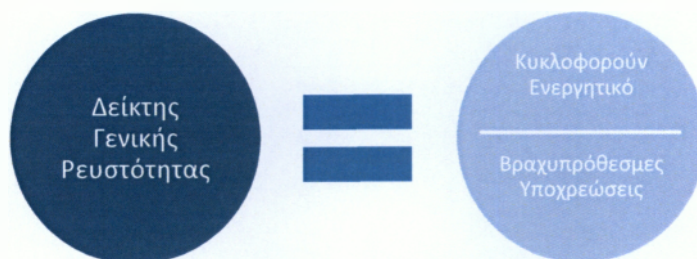
- ✓ Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μπορούν να εξυπηρετηθούν από εισροές που προέρχονται από το κυκλοφορούν ενεργητικό.
- ✓ Η απόκτηση πάγιων στοιχείων χρηματοδοτείται από τα κεφάλαια αντίστοιχης (μακράς)διάρκειας.
- ✓ Τα προ τόκων κέρδη καλύπτουν τους (χρεωστικούς) τόκους της χρήσης.

Η διάρκεια των χορηγούμενων πιστώσεων είναι μικρότερη από εκείνη των λαμβανόμενων πιστώσεων.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Δείκτης Γενικής Ρευστότητας



Εικόνα 7 – Δείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας φανερώνει την ευχέρεια ανταπόκρισης στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, με βάση τις εισροές που εξασφαλίζουν τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού (πελάτες, αποθέματα, διαθέσιμα και χρεώστες γενικά). Ο υπολογισμός του δείκτη (ΚΕ / ΒΥ), ουσιαστικά στηρίζεται στην υπόθεση ότι οι απαιτήσεις και τα λοιπά περιουσιακά στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού έχουν πρακτικά ίδιο χρόνο ρευστοποίησης, ο οποίος είναι αντίστοιχος με εκείνο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Η πραγματικότητα, βέβαια, είναι αρκετά πολύπλοκη και δεν είναι εφικτό να διαπιστωθεί κατά πόσο οι αποκλίσεις από την πιο πάνω υπόθεση συμφιζούνται. Έτσι, για τη συντηρητική αντιμετώπιση του θέματος, θεωρείται ότι είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός περιθωρίου το οποίο θα εξασφαλίζει την επιχείρηση από ενδεχόμενες καθυστερήσεις στην πλευρά των εισροών.

Με άλλα λόγια, τιμές του ΔΓΡ κοντά στη μονάδα κρίνονται ως μη ικανοποιητικές. Αν και δεν υπάρχει μια γενικά αποδεκτή ή επιστημονικά θεμελιώδη άριστη τιμή, μπορεί να λεχθεί ότι τιμές 1,5 και 2,5 είναι ενδεικτικές πολύ καλής ρευστότητας.

Ουσιαστικά, δηλαδή, ζητείται η ύπαρξη ενός περιθωρίου που κυμαίνεται από 50% ως 150%, κυρίως διότι το κυκλοφορούν ενεργητικό είναι πιθανό να περιλαμβάνει στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν δυσκολίες ρευστοποίησης ή δεν ρευστοποιούνται στη λογιστική τους αξία. Για παράδειγμα, τα αποθέματα μπορεί να είναι μερικώς απαξιωμένα, μέρος απαιτήσεων να είναι επισφαλές, κάποιες συναλλαγματικές να διαμαρτυρηθούν κλπ.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, υψηλές τιμές του δείκτη δείχνουν αποτελεσματική χρήση των κεφαλαιακών πόρων ή υπερβολική πιστωτική επέκταση λόγω ύπαρξης ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων κλπ. Μια αναπτυσσόμενη μονάδα, θα μπορούσε να διαθέσει τα πλεονεκτήματα της για πραγματοποίηση νέων επενδύσεων, μια φθίνουσα για πληρωμή αυξημένων μερισμάτων και μια ώριμη για εκσυγχρονισμό ή επέκταση σε άλλους τομείς δραστηριότητας ή διαφοροποίηση των προϊόντων της. Σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, υπάρχει κάποια εναλλακτική λύση η οποία είναι προτιμότερη από τη διόγκωση των απαιτήσεων ή των αποθεμάτων ή τη διακράτηση διαθεσίμων.



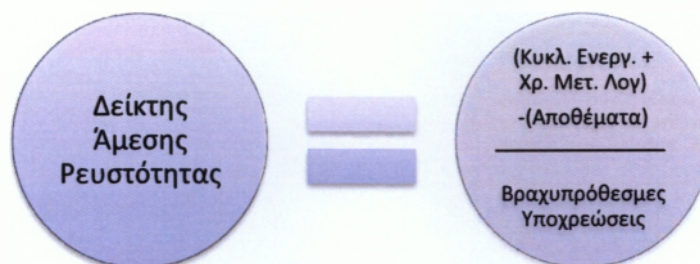
**Γράφημα 11 – Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008-2011**

Παρατηρούμε ότι η ρευστότητα της εταιρίας είναι αρκετά μεγαλύτερη της μονάδας και πάντοτε θετική. Το 2009 παρουσιάστηκε μια αύξηση του δείκτη από 1,26 σε 1,75. Το 2010 παρουσιάστηκε μια αύξηση του δείκτη από 1,75 σε 2,14. Στον πίνακα παρατηρούμε τη ρευστότητα της εταιρίας και τον μέσο όρο ο οποίος είναι πάντοτε θετικός και αρκετά μεγαλύτερος της μονάδας. Από αυτό συμπεραίνουμε ότι η επιχείρηση βρίσκεται σε επίπεδο που μπορεί να εξασφαλίσει τα απαραίτητα όρια ασφαλείας. Ωστόσο, το 2011 παρουσιάστηκε μια μείωση του δείκτη από 2,14 σε 1,83.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

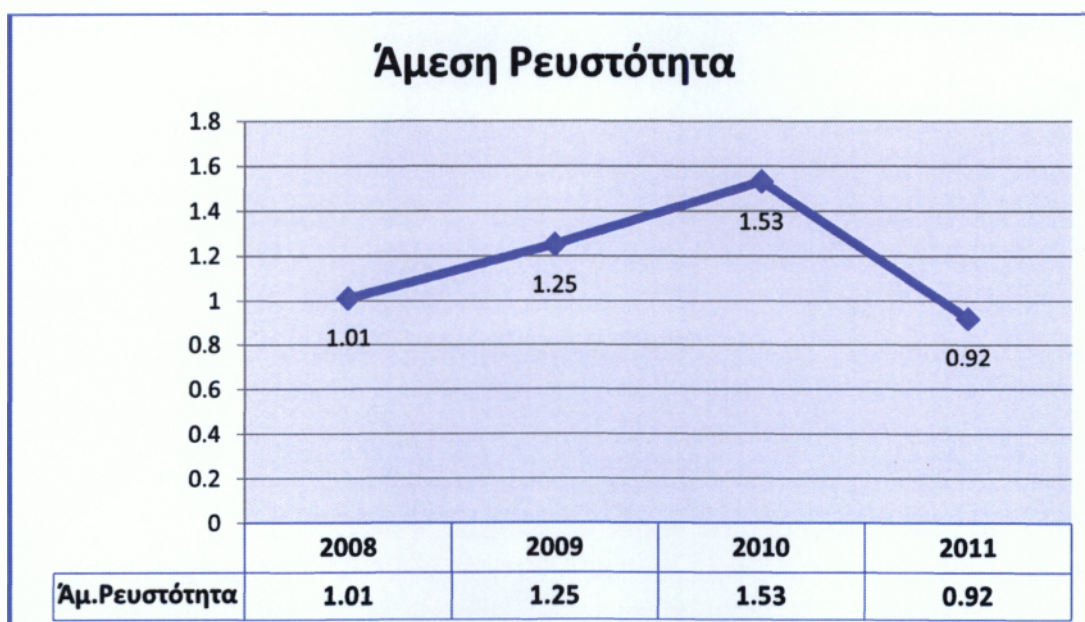
Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Άμεση ρευστότητα Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 8 – Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας διαφοροποιείται από τον ΔΓΡ κατά το ότι δεν περιλαμβάνει στον αριθμητή τα αποθέματα ,επειδή θεωρείται ότι αυτά ρευστοποιούνται με σχετικά μικρότερη ταχύτητα από τα άλλα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού. Στόχος του δείκτη ,επομένως , είναι να μετρήσει την ικανότητα της επιχείρησης για εξόφληση των υποχρεώσεων της , με χρήση των κατά τεκμήριο ευκολότερα ρευστοποιήσιμων στοιχείων της .Κατά τα λοιπά ισχύουν όσα αναφέρθηκαν για το ΔΓΡ , με τη διαφορά ότι τα όρια των ικανοποιητικών τιμών του θα μπορούσαν να τεθούν μεταξύ 1 και 2.



Γράφημα 12 – Άμεση Ρευστότητα 2008 - 2011

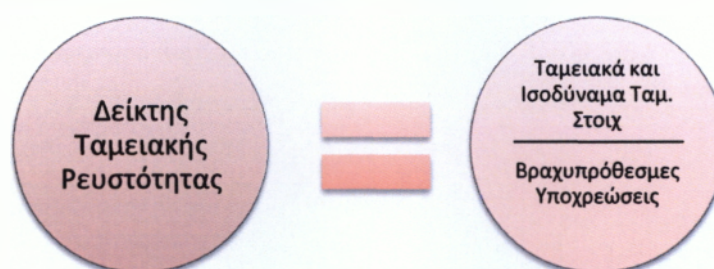


## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρεία παρουσίασε αύξηση της άμεσης ρευστότητας της από το έτος 2008 ως το 2009 . Η επιχείρηση δείχνει ότι υπάρχει δυνατότητα εξόφλησης των υποχρεώσεων της διότι ξεπερνά το όριο μεταξύ του 1 και του 2 το 2009. Το 2010 παρατηρείται ότι η εταιρεία παρουσίασε αύξηση της άμεσης ρευστότητας της. Η επιχείρηση δείχνει ότι έχει μεγάλη δυνατότητα εξόφλησης των υποχρεώσεων της με τις τιμές να ξεπερνούν κατά πολύ το όριο μεταξύ του 1 και του 2 το 2010. Το 2011 όμως παρατηρείται μείωση της άμεσης ρευστότητας της εταιρείας. Η εταιρεία με βάσει τα στοιχεία αυτά μας δείχνει μεγάλη αδυναμία στην εξόφληση των υποχρεώσεων της ,διότι οι τιμές του αριθμοδείκτη δεν ξεπερνούν το όριο του 1 το 2011.

### Ταμειακή ρευστότητα του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 9 – Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας εκφράζει την ικανότητα μιας επιχείρησης για την εξόφληση βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της με μετρητά που διαθέτει. Ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας είναι ντο πηλίκο του συνόλου του διαθέσιμου ενεργητικού μιας επιχείρησης ως προς το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της.

Ο δείκτης ταμειακής ρευστότητας δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Παρέχει λοιπόν μια ένδειξη για την επάρκεια ή ανεπάρκεια των διαθεσίμων μιας επιχείρησης με σκοπό την ικανοποίηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Γενικά, όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή αυτού του δείκτη, τόσο ισχυρότερη είναι η ταμειακή θέση της επιχείρησης και τόσο, συνεπώς, τόσο μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος αδυναμίας εξόφλησης των τρεχουσών υποχρεώσεων της. Δεν υπάρχει κανόνας για το ποια πρέπει να είναι η τιμή του δείκτη. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρία παρουσίασε αύξηση της ταμειακής ρευστότητας της από το έτος 2008 ως το 2009. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η εταιρία αύξησε την ικανότητα της στην εξόφληση των υποχρεώσεων της με μετρητά.



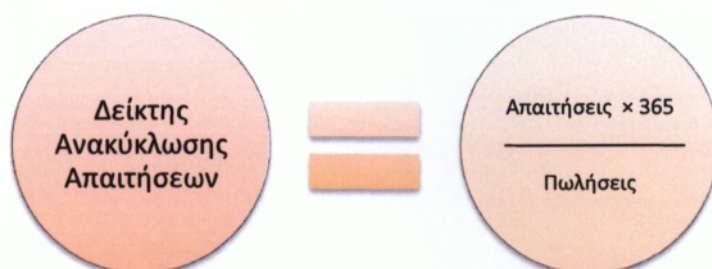
Γράφημα 13 – Ταμειακή Ρευστότητα 2008-2011

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρία παρουσίασε αύξηση της ταμειακής ρευστότητας της από το έτος 2008 ως το 2009. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η εταιρία αύξησε την ικανότητα της στην εξόφληση των υποχρεώσεων της με μετρητά. Το ίδιο παρατηρείται και κατά το έτος 2010. Κατά το 2011 όμως παρατηρείται, μείωση της ταμειακής ρευστότητας και αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία παρουσιάζει μεγάλη αδυναμία εξόφλησης των υποχρεώσεων της με μετρητά.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Ανακύκλωση Απαιτήσεων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 10 – Δείκτης Ανακύκλωσης Απαιτήσεων

Ο δείκτης ανακύκλωσης των απαιτήσεων ή κυκλοφοριακής ταχύτητας δείχνει πόσες φορές μέσα στην χρήση ανακυκλώνονται τα υπόλοιπα του λογαριασμού (απαιτήσεις) και είναι βοηθητικός στην αξιολόγηση των παραπάνω δεικτών ρευστότητας.

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης χρησιμοποιείται συμπληρωματικά και σε συνδυασμό με τους παραπάνω αριθμοδείκτες για την καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδος. Τα όρια του είναι μεγαλύτερα της μονάδος και ανάλογα τον κλάδο που ανήκει η επιχείρηση.



Γράφημα 14 – Ανακύκλωση Απαιτήσεων 2008-2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Στο πίνακα παρατηρούμε αυξημένες τιμές του δείκτη με αύξηση της πιστοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης με την πάροδο του χρόνου. Ο υπολογισμός έχει γίνει σε ημέρες και μας δείχνει το διάστημα που απαιτείται για την είσπραξη ή ρευστοποίηση των υπολοίπων αυτών.

### Ανακύκλωση Αποθεμάτων του ΟΛΕ Α.Ε.



Εικόνα 11 - Ανακύκλωση Αποθεμάτων Ο.Λ.Ε

Η ταχύτητα κυκλοφορίας των αποθεμάτων (Τ.Κ.Α.) ή δείκτης κυκλοφορίας αποθεμάτων είναι ένα κριτήριο για την αποτελεσματική διαχείριση των αποθεμάτων της επιχείρησης, αυτό σημαίνει ότι κεφάλαια που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε εναλλακτικές χρήσεις δεσμεύονται σε αποθέματα.

Επιπρόσθετα, θα υπάρχει υψηλό κόστος διαχείρισης, καθώς και κίνδυνος οικονομικής απαξίωσής τους. Αντίθετα, αν τα αποθέματα είναι πολύ χαμηλά, η επιχείρηση μπορεί να χάνει πελάτες (πωλήσεις), λόγω εξάντλησης των αποθεμάτων και συνεπώς αδυναμίας εκτέλεσης παραγγελιών. Ένας σημαντικός δείκτης για την αξιολόγηση των αποθεμάτων, τόσο από την άποψη της ρευστότητας, όσο και από την άποψη της αποδοτικότητας της επιχείρησης, είναι ο δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας των αποθεμάτων.

Ο δείκτης της ταχύτητας κυκλοφορίας των αποθεμάτων δείχνει πόσες φορές ανανεώθηκαν (αγοράστηκαν ή κατασκευάστηκαν) πωλήθηκαν, κατά μέσο όρο, τα αποθέματα της επιχείρησης, μέσω των πωλήσεων (σε τιμές κτήσης), μέσα στην χρήση. Για μία ορθή αξιολόγηση και ερμηνεία αυτού του αριθμοδείκτη, θα πρέπει να συγκρίνεται με τον όμοιο δείκτη προηγούμενων χρήσεων, καθώς επίσης και με το όμοιο δείκτη παρόμοιων

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

επιχειρήσεων ή με το δείκτη του κλάδου ,στον οποίο ανήκει η επιχείρηση. Θα πρέπει , ακόμα, ο αναλυτής να λάβει υπόψη του τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο και κυρίως τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει η υπό ανάλυση επιχείρηση.



Γράφημα 15 – Ανακύκλωση Αποθεμάτων 2008-2011

### Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Η ικανότητα της επιχείρησης να πραγματοποιεί κέρδη ενδιαφέρει σχεδόν όλους τους αναλυτές των οικονομικών καταστάσεων, ιδιαίτερα όμως τους πιστωτές, τις τράπεζες, τους επενδυτές, τους μετόχους, τους εργαζόμενους και φυσικά την διοίκηση της επιχείρησης. Το κέρδος αποτελεί τον κύριο, αν όχι αποκλειστικό, σκοπό της λειτουργίας μιας επιχείρησης.

Επίσης, η διοίκηση της εταιρίας, συνήθως αμείβεται με βάση τις επιτεύξεις της, ενώ αποτελεσματικά κριτήρια για την μέτρηση και αξιολόγηση των επιτεύξεων αυτών, αποτελούν οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας. Ακόμα, η διοίκηση της εταιρίας, κατά την επιλογή διαφόρων επενδυτικών προγραμμάτων, χρησιμοποιεί ως βασικό κριτήριο την αναμενόμενη αποδοτικότητα από τις επενδύσεις αυτές. Οι πιστωτές και οι τράπεζες θέλουν να εισπράττουν τον τόκο κανονικά και να τους επιστραφεί έγκαιρα το κεφάλαιο

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

που δάνεισαν. Οι ιδιοκτήτες τις επιχειρήσεις (εταίροι, μέτοχοι, ατομικός επιχειρηματίας) επιθυμούν να έχουν μία εύλογη απόδοση της επένδυσής τους και αυτό είναι δυνατόν, μόνο όταν η εταιρεία πραγματοποιεί επαρκή κέρδη. Οι εργαζόμενοι ενδιαφέρονται για την αποδοτικότητα της επιχείρησης, γιατί γνωρίζουν ότι μια ασφαλής αύξηση των αμοιβών τους πρέπει να βασίζεται στην αύξηση της αποδοτικότητας της επιχείρησης.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η επιχείρηση βραχυχρόνια πρέπει να εξασφαλίζει επαρκή ρευστότητα για την ομαλή αντιμετώπιση των τρεχουσών υποχρεώσεων της. Από την άλλη πλευρά, μακροχρόνια να επιτυγχάνει ικανοποιητική αποδοτικότητα, γιατί η χρηματοοικονομική σταθερότητα, η φερεγγυότητα και η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της, εξαρτώνται από την ικανότητα της να δημιουργεί κέρδη.

Για την μέτρηση της αποδοτικότητας, οι αναλυτές χρησιμοποιούν μια σειρά αριθμοδεικτών, από τους οποίους άλλοι μετρούν την απόδοση των κεφαλαίων σε κέρδη και μπορεί να χαρακτηριστούν ως αριθμοδείκτες απόδοσης των επενδύσεων, ενώ άλλοι μετρούν την απόδοση των πωλήσεων σε μικτά κέρδη, λειτουργικά κέρδη, καθαρά κέρδη, κλπ και μπορεί να χαρακτηριστούν ως αριθμοδείκτες απόδοσης της εκμετάλλευσης της επιχείρησης. Η ανάγκη χρησιμοποίησης των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας, είτε ως σχέσεις μεταξύ κερδών και κεφαλαίων είτε μεταξύ κερδών και πωλήσεων, οφείλεται στο γεγονός ότι με αυτούς μπορεί να μετρηθεί η κερδοφόρα δυναμικότητα της επιχείρησης. Συνεπώς, μπορούμε να πούμε ότι με τους αριθμοδείκτες αυτούς οι αναλυτές παίρνουν απάντηση στο θεμελιώδες ερώτημα : Πόσο αποτελεσματικά διοικείται η επιχείρηση.

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιάσουμε, αναλυτικά τους πιο πάνω αριθμοδείκτες, ώστε να έχουμε μία πλήρη σειρά δεικτών για την αξιολόγηση, τόσο τις λειτουργικής αποδοτικότητας (πωλήσεων), όσο και τις αποδοτικότητας των κεφαλαίων της επιχείρησης, επισημαίνοντας τα εξής :

- 1) Οι δείκτες αποδοτικότητας, όπως και όλοι σχεδόν οι δείκτες, έχουν κυρίως συγκριτική αξία και αποκτούν, συνεπώς, μεγαλύτερη σημασία

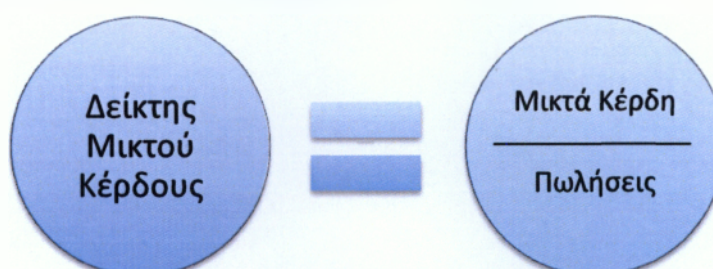
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

και πληροφοριακή αξία, σε περίπτωση διαχρονικής και διεπιχειρησιακής ανάλυσης.

- 2) Για τον ορθό υπολογισμό των δεικτών και την εξαγωγή σωστών συμπερασμάτων, πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια το περιεχόμενο των λογιστικών μεγεθών που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν εναλλακτικοί ορισμοί του περιεχομένου αυτών, ώστε να έχει έννοια και αξία η διαχρονική και διεπιχειρησιακή σύγκριση των δεικτών .
- 3) Απαιτείται μεγάλη προσοχή, από την πλευρά του αναλυτή, κατά την αξιολόγηση και ερμηνεία των δεικτών, προς αποφυγή εξαγωγής λανθασμένων συμπερασμάτων.

### Δείκτης Μικτού Κέρδους του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.


$$\text{Δείκτης Μικτού Κέρδους} = \frac{\text{Μικτά Κέρδη}}{\text{Πωλήσεις}}$$

Εικόνα 12 – Δείκτης Μικτού Κέρδους

Ο αριθμοδείκτης περιθωρίου μικτού κέρδους, γνωστός και ως ποσοστό μικτού κέρδους, είναι ένας σημαντικός δείκτης γιατί απεικονίζει τη σχέση μεταξύ του μικτού κέρδους και των πωλήσεων. Ταυτόχρονα, προσδιορίζει βαθμό κάλυψης των λειτουργικών και άλλων εξόδων, καθώς και το περιθώριο πραγματοποιήσεως καθαρών κερδών.

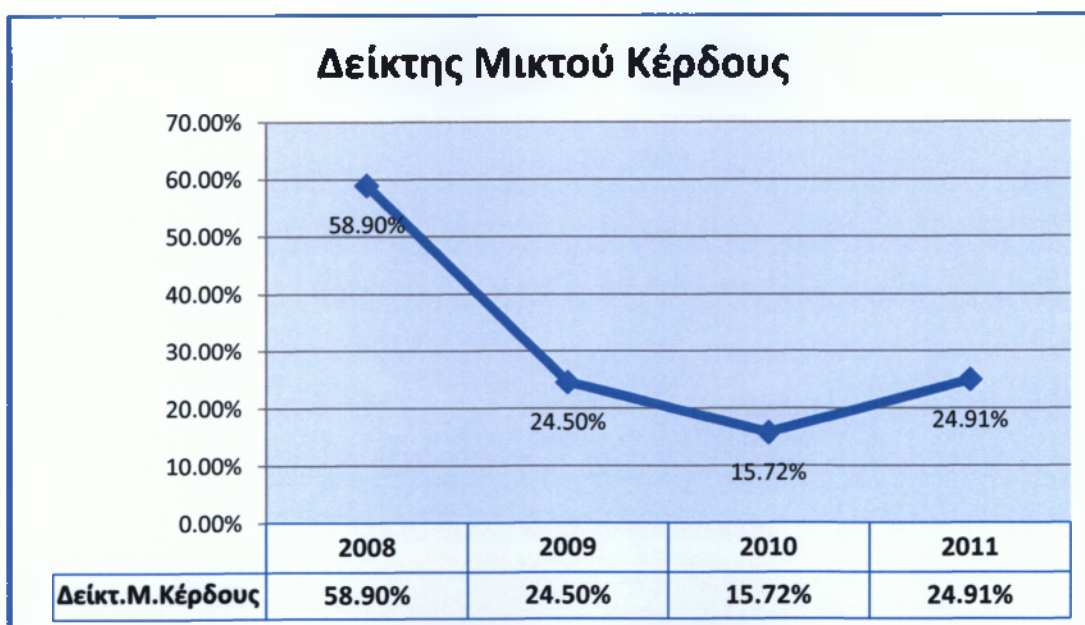
Μια επιχείρηση θεωρείται ως επιτυχημένη, εφόσον έχει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους, το οποίο σε συνδυασμό με το ύψος των πωλήσεων της επιτρέπει να καλύψει τα έξοδα της και να αποκομίσει ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος, σε σχέση με τα απασχολούμενα ίδια κεφάλαια. Γενικά, μια υψηλή τιμή του δείκτη περιθωρίου μικτού κέρδους δείχνει πολύ καλή αποδοτικότητα ή αλλιώς, αποτελεσματικότητα της διοίκησης της επιχείρησης στο να επιτυγχάνει φθηνές αγορές εμπορευμάτων ή χαμηλό

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

κόστος παραγωγής προϊόντων και να πωλεί σε υψηλές τιμές. Αντίθετα ,μία χαμηλή τιμή του δείκτη αντανακλά χαμηλή λειτουργική αποδοτικότητα ή αδυναμία της διοίκησης της επιχείρησης στο να επιτυγχάνει τα παραπάνω.

Συνεπώς μία επιχείρηση μπορεί να έχει υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους και όμως να έχει μικρά κέρδη, εφόσον οι πωλήσεις της είναι χαμηλές .Και αντίστροφα, με χαμηλό ποσοστό μικτού κέρδους , μπορεί να επιτύχει υψηλά μικτά κέρδη εφόσον πραγματοποιεί υψηλές πωλήσεις. Πάντως ,με δεδομένο το ύψος των πωλήσεων ,η επιχείρηση που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μικτού κέρδους πραγματοποιεί τα υψηλότερα μικτά κέρδη. Ο πίνακας που ακολουθεί μας δείχνει μία πορεία μείωσης για τα μικτά κέρδη με την πάροδο των ετών 2008-2009 .Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία ,δείχνει ότι πραγματοποιεί όλο και λιγότερα μικτά κέρδη. Η πορεία μείωσης για τα μικτά κέρδη συνεχίζεται και για το 2009-2010. Ενώ το 2010-2011 παρουσιάζεται μια πορεία αύξησης, αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία , πραγματοποιεί όλο και περισσότερα μικτά κέρδη.



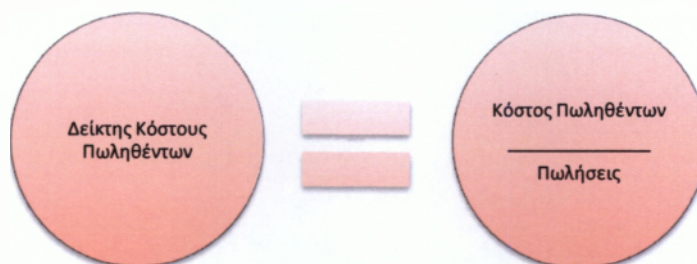
Γράφημα 16 – Δείκτης Μικτού Κέρδους 2008-2011



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Δείκτης Κόστους Πωληθέντων



Εικόνα 13 – Δείκτης Κόστους Πωληθέντων

Δείχνει τη σχέση του κόστους προϊόντων προς τις καθαρές πωλήσεις και μετρά την αποτελεσματικότητα ελέγχου του κόστους πωληθέντων. Ο δείκτης είναι συναφής με το δείκτη μικτού κέρδους και ισχύουν τα ίδια που αναφέρθηκαν στο δείκτη αυτόν προηγουμένως. Η πορεία του κόστους πωληθέντων σύμφωνα με τον πίνακα έχει πορεία αντίστροφη σε σχέση με το μικτό κέρδος. Η αυξανόμενη πορεία δικαιολογεί και εν μέρει την μείωση για το μικτό κέρδος με την πάροδο των ετών 2008 – 2009. Ενώ έχουμε μείωση του κόστους πωληθέντων για τα έτη 2009 – 2010. Ενώ την περίοδο 2010-2011 εμφανίζεται και πάλι μια μικρή άνοδος.

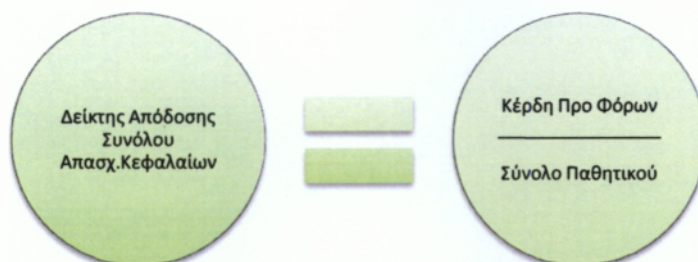


Γράφημα 17 – Δείκτης Κόστους Πωληθέντων 2008 -2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Απόδοση Συνόλου Απασχ. Κεφαλαίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 14 – Δείκτης Απόδοσης Συνόλου Απασχ. Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων (Σ.Κ), ο οποίος είναι γνωστός και ως αποδοτικότητα του συνολικού ενεργητικού, μετρά την αποτελεσματικότητα, με την οποία το Σ.Κ, δηλαδή τα κεφάλαια της επιχείρησης, ανεξάρτητα από την πηγή προέλευσης τους (ίδια, ξένα), απασχολείται μέσα στην επιχείρηση.

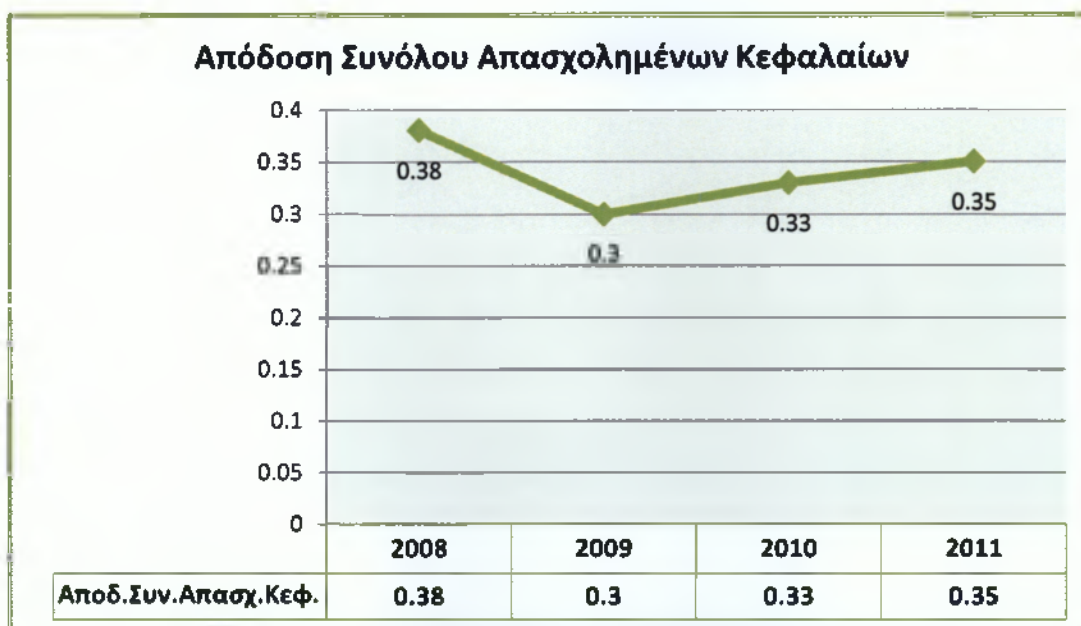
Για τον υπολογισμό του δείκτη, στον αριθμητή λαμβάνονται τα καθαρά κέρδη μετά τους φόρους, προς αυξημένα με τους τόκους του ξένου κεφαλαίου (Ξ.Κ). Έτσι, στον αριθμητή υπάρχει η αμοιβή του Σ.Κ ( κέρδη για τους μετόχους + τόκοι για τους δανειστές) και στον παρανομαστή βρίσκονται τα Σ.Κ (ίδια και ξένα).

Μια χαμηλή τιμή του δείκτη αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων παρέχει ένδειξη ότι η επιχείρηση δεν είναι επιτυχημένη εξαιτίας, για παράδειγμα κάποιας υπερεπένδυσης κεφαλαίων σε σύγκριση με τις πωλήσεις της υψηλών διοικητικών εξόδων, κακής διαχείρισης, κακών οικονομικών συνθηκών, κλπ, χωρίς να είναι σε θέση ο εξωτερικός αναλυτής, με βάση μόνο την τιμή αυτού του δείκτη, να εντοπίσει να αδύνατα σημεία της επιχείρησης. Όμως μια υψηλή τιμή του δείκτη αποτελεί ένδειξη ότι η επιχείρηση είναι επιτυχημένη και αυτό μπορεί να οφείλεται στην ικανή διοίκηση της, στις ιδιαίτερα ευνοϊκές για αυτήν συνθήκες, στην αποτελεσματική χρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της και την υψηλή παραγωγικότητάς της, κλπ. Ο δείκτης αυτός όπως και όλοι οι άλλοι έχει κυρίως συγκριτική αξία. Από τον πίνακα παρατηρείται μείωση της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

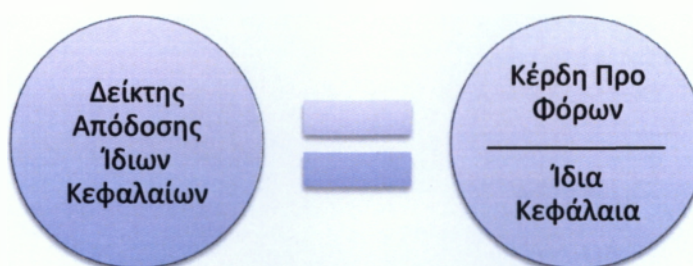
Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

της εταιρίας στο διάστημα 2008-2009. Ενώ αύξηση της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας παρατηρείται για τα έτη 2009-2010, όπως και για το διάστημα 2010-2011.



Γράφημα 18 – Απόδοση Συνόλου Απασχ.Κεφαλαίων 2008-2011

## Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 15 – Δείκτης Απόδοσης Ίδίων Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων μετρά την αποτελεσματικότητα, με την οποία το Ι.Κ απασχολείται μέσα στην επιχείρηση. Πρόκειται για ένα σημαντικό δείκτη, γιατί δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη. Είναι φανερό ότι οι υψηλές τιμές του δείκτη είναι, γενικά, επιθυμητές από τη διοίκηση, τους μετόχους, τους υποψήφιους επενδυτές, τους υπάρχοντες και υποψήφιους δανειστές, τους εργαζόμενους στην

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

επιχείρηση για διεκδίκηση αυξήσεων, κ.λ.π. Χρειάζεται όμως προσοχή, γιατί όπως θα δούμε στην συνέχεια είναι δυνατόν μια υψηλή τιμή του δείκτη να προκύπτει λόγω υψηλής δανειακής επιβάρυνσης, η οποία εγκυμονεί κινδύνους για την ρευστότητα της επιχείρησης, σε περίπτωση παρατεταμένης κάμψης της δραστηριότητας της.

Για τον υπολογισμό του δείκτη, στον αριθμητή συνήθως λαμβάνονται τα καθαρά κέρδη. Στον παρανομαστή πρέπει να χρησιμοποιείται το ύψος των ιδίων κεφαλαίων (Μετοχικό Κεφάλαιο + Αποθέματα +/- Αποθέματα εις Νέο) που απασχολήθηκαν μέσα στη χρήση, εφόσον το ίδιο κεφάλαιο αρχής διαφέρει σημαντικά από εκείνο του τέλους χρήσης. Μια επιχείρηση θεωρείται ως επιτυχημένη, εφόσον έχει μια ικανοποιητική τιμή του δείκτη, σε σύγκριση με τις άλλες επιχειρήσεις του κλάδου της.

Ο δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων αποτελεί ένα σημαντικό κριτήριο για τη μέτρηση της κερδοφόρου δυναμικότητας μιας επιχείρησης, παρέχοντας παράλληλα ένδειξη για την επίτευξη ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος. Μια χαμηλή τιμή του δείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων παρέχει ένδειξη ότι η επιχείρηση δεν είναι επιτυχημένη, για έναν ή περισσότερους από τους εξής λόγους :

- 1) Αναποτελεσματική διοίκηση.
- 2) Χαμηλή παραγωγικότητα.
- 3) Υπερεπένδυση κεφαλαίων που δεν απασχολούνται παραγωγικά.
- 4) Δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, κ.λ.π., χωρίς να είναι σε θέση ο εξωτερικός αναλυτής, με βάση μόνο την τιμή του δείκτη, να εντοπίσει τα αδύνατα σημεία της επιχείρησης.

Μια όμως, υψηλή τιμή του δείκτη αποτελεί ένδειξη ότι η επιχείρηση είναι επιτυχημένη και αυτό μπορεί να οφείλεται στην ικανή διοίκηση της, στις ιδιαίτερα ευνοϊκές γι'αυτήν συνθήκες, στην αποτελεσματική χρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της, στην επωφελή χρησιμοποίηση της χρηματοοικονομικής μόχλευσης, κ.λ.π.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Η απόδοση ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2008-2011 δεν είναι ικανοποιητική. Ο χαρακτήρας του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη δεν επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, από την μία πλευρά μπορεί να σημαίνει αδυναμία της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη , κάτι που σύμφωνα με προηγούμενους αριθμοδείκτες δεν επαληθεύεται. Από την άλλη πλευρά, μπορεί να αποτελεί και στοιχείο χαμηλής δανειακής επιβάρυνσης .Για την εξαγωγή λοιπόν αξιοποιήσιμων συμπερασμάτων , ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης απαιτεί συνδυασμό και άλλων παραγόντων .



Γράφημα 19 – Δείκτης Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής δομής και βιωσιμότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

### Δανειακή Επιβάρυνση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 16 – Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

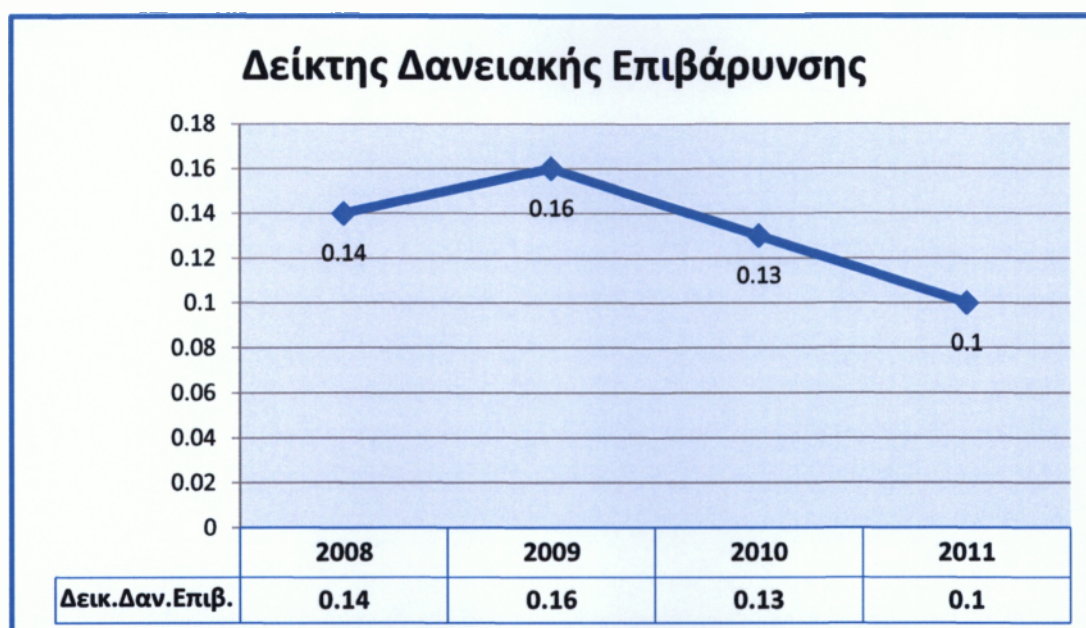
Ο δείκτης της δανειακής επιβάρυνσης που αποτελεί παραλλαγή δύο δεικτών, συσχετίζει άμεσα τις δύο μορφές κεφαλαίων και απεικονίζει την σχέση των Ιδίων Κεφαλαίων ως προς τα Ξένα Κεφάλαια. Είναι ο πιο δημοφιλής δείκτης για τον προσδιορισμό της δομής των κεφαλαίων και τη μέτρηση του κινδύνου της αφερεγγυότητας της επιχείρησης. Γενικά, για τον δείκτη αυτόν μπορεί να λεχθεί ότι :

- 1) Μια τιμή του  $X = 1$  θεωρείται, σύμφωνα με έναν εμπειρικό κανόνα, ως καλή, γιατί συνιστάται τα Ίδια Κεφάλαια να είναι, τουλάχιστον, ίσα με τα Ξένα Κεφάλαια. Όμως, η τιμή αυτή δείχνει παράλληλα κορεσμό στη δανειοληπτική ικανότητα της επιχείρησης.
- 2) Μια τιμή του  $X > 1$  δείχνει περιορισμένη δανειοληπτική ικανότητα ή δανεισμό με επαχθείς όρους (υψηλοί τόκοι, αυστηρές ρήτρες, κ.λ.π.).
- 3) Μια τιμή  $X < 1$  δείχνει ικανότητα δανεισμού και εξασφάλισης των πιστωτών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω και παρατηρώντας τις τιμές του δείκτη στους παρακάτω πίνακες για το διάστημα των ετών 2008-2011 , συμπεραίνει κανείς ότι η επιχείρηση διατηρεί χαμηλές τιμές στον δείκτη βελτιώνοντας την ικανότητα της για την λήψη δανείων και αυξάνοντας την ικανότητα εξασφάλισης των πιστωτών , επιτυγχάνοντας τιμές του δείκτη πολύ χαμηλότερες της μονάδας.

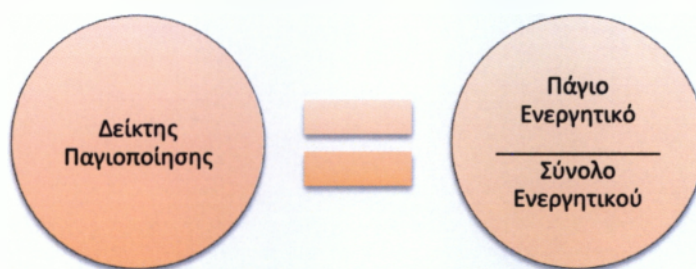
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



Γράφημα 20 – Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 2008-2011

## Δείκτης Παγιοποίησης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 17 – Δείκτης Παγιοποίησης

Ο δείκτης παγιοποίησης δείχνει τι ποσοστό του συνολικού ενεργητικού αποτελεί το πάγιο ενεργητικό της επιχείρησης. Πρόκειται για έναν σημαντικό δείκτη, ο οποίος προσδιορίζει τόσο τη διάρθρωση της περιουσίας, όσο και το γενικό βαθμό ρευστότητας αυτής και συνακόλουθα της επιχείρησης. Ακραίες τιμές του δείκτη αυτού είναι οι τιμές 0 και 1, από τις οποίες οι τιμή 0 αντιστοιχεί στην περίπτωση που η επιχείρηση δεν κατέχει κανένα στοιχείο του παγίου ενεργητικού, η δε τιμή 1 αντιστοιχεί στην περίπτωση που η επιχείρηση κατέχει μόνο στοιχεία του παγίου ενεργητικού.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

Συνεπώς, γενικά στις ενεργές οικονομικές μονάδες για τις τιμές  $X$  του δείκτη παγιοποίησης της περιουσίας ( α΄ μορφής ) ισχύει το εξής :  $0 < X < 1$ . Γενικά, όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή αυτού του δείκτη, τόσο πιο υψηλού βαθμού είναι η περιουσία και συνεπώς, τόσο πιο έντονα είναι τα χαρακτηριστικά της επιχείρησης σχετικά με :

- 1) Τη σύνθεση και ελαστικότητα του κόστους.
- 2) Τον τρόπο χρηματοδότησης.
- 3) Την άσκηση τιμολογιακής πολιτικής.
- 4) Την οργάνωση και εγκατάσταση της επιχείρησης.

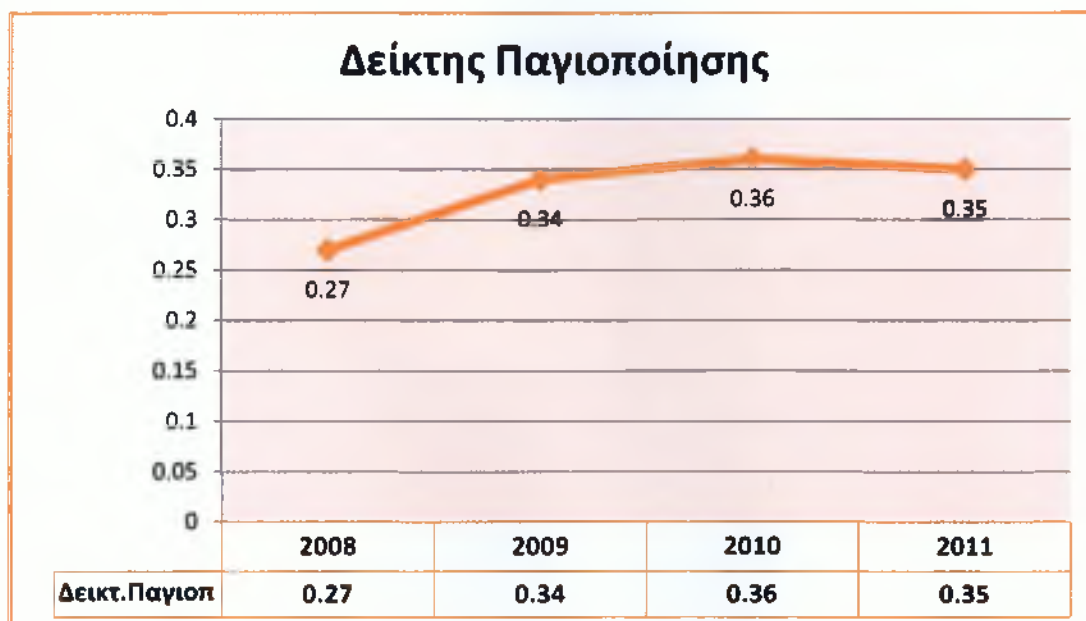
Αντίθετα, όσο μικρότερη είναι η τιμή του δείκτη αυτού, τόσο πιο ήπια είναι τα πιο πάνω χαρακτηριστικά της επιχείρησης. Στο πλαίσιο της ανάλυσης διαφόρων πτυχών της μακροχρόνιας οικονομικής κατάστασης, υψηλές τιμές του δείκτη παγιοποίησης της περιουσίας, σε περιόδους οικονομικών κρίσεων ( μεγάλη και παρατεταμένη πτώση των πωλήσεων ) συνεπάγονται σοβαρά προβλήματα στην αποδοτικότητα, δανειοληπτική ικανότητα, προστασία των δανειστών και το κυριότερο στη ρευστότητα.

Από την άλλη πλευρά, υψηλές τιμές του δείκτη παγιοποίησης σε περιόδους άνθησης ( αυξημένης δραστηριότητας ) οδηγούν σε αυξημένη αποδοτικότητα, αυξημένη δανειοληπτική ικανότητα και προστασία των πιστωτών, μέσω των υψηλών κερδών. Παρατηρώντας κανείς τις τιμές του δείκτη στους πίνακες που ακολουθούν συμπεραίνει ότι για το διάστημα 2008 – 2011, η επιχείρηση είχε μειωμένη αποδοτικότητα , οι τιμές της βρίσκονται αρκετά μακριά από το 1 που σημαίνει ότι η περιουσία της εταιρείας δεν στηρίζεται στα πάγια στοιχεία της.



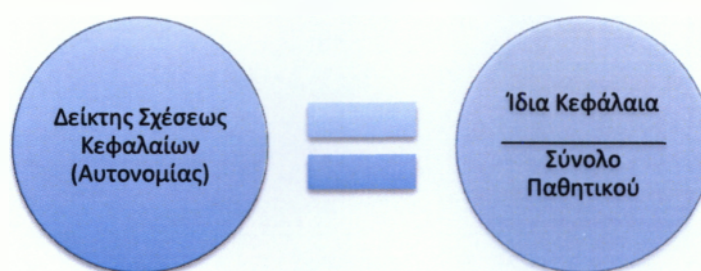
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



Γράφημα 21 – Δείκτης Παγιοποίησης 2008-2011

## Δείκτης Αυτονομίας του ΟΛΕ Α.Ε.

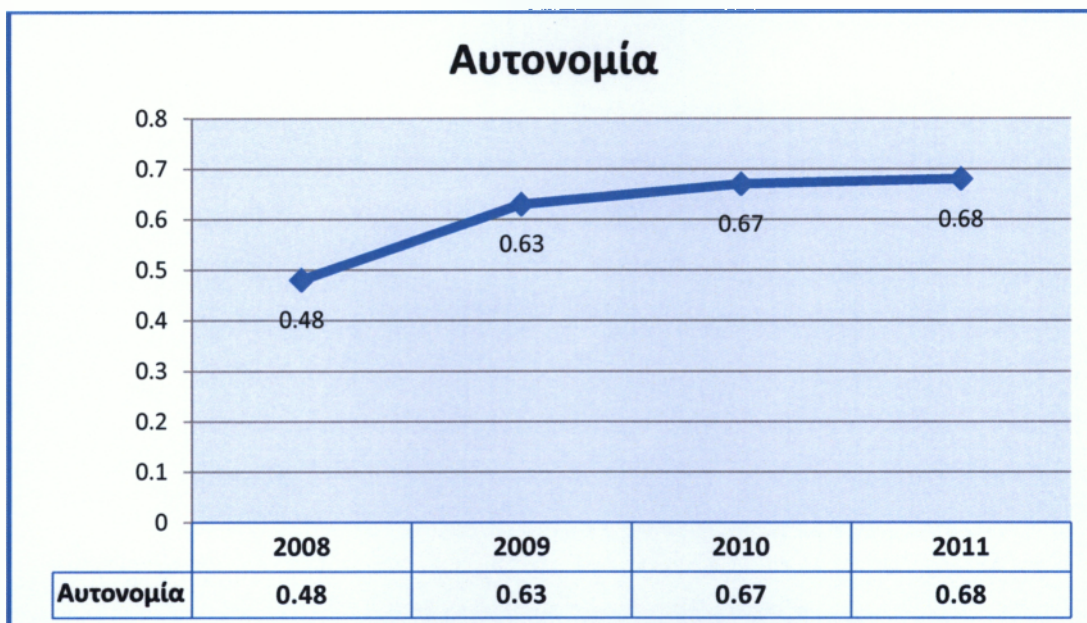


Εικόνα 18 – Δείκτης Σχέσεως Κεφαλαίων (Αυτονομίας)

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης προς το σύνολο των κεφαλαίων της. Η σχέση ιδίων κεφαλαίων και συνολικών κεφαλαίων σε μια επιχείρηση εξαρτάται από την προσωπικότητα της συγκεκριμένης επιχείρησης, του αντικειμένου της και τη θέση της στην ευρύτερη αγορά. Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται κυρίως στην αξιολόγηση της επιχείρησης ενώ τα όρια του είναι μικρότερα της μονάδος. Ένας υψηλός δείκτης δεν προδιαθέτει αρνητικά για την ρευστότητα στα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις τιμές που ακολουθούν για έτη 2008-2011 συμπεραίνουμε ότι ο δείκτης συνεχώς αυξάνεται προδιαθέτοντας διαθετική εξέλιξη στη ρευστότητα της επιχείρησης.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



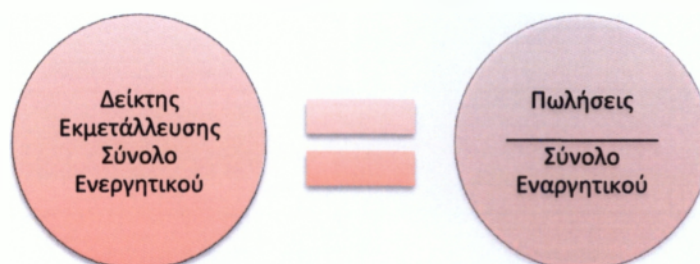
Γράφημα 22 – Αυτονομία 2008-2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Αριθμοδείκτες εκμετάλλευσης του Ο.Λ.Ε Α.Ε. (2008-2011)

Εκμετάλλευση Συνόλου Ενεργητικού του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



**Εικόνα 19 – Δείκτης Εκμετάλλευσης Συνόλου Ενεργητικού**

Δείχνει το σχετικό μέγεθος του ενεργητικού σε σύγκριση με τις πωλήσεις (και το αντίστροφο) ή την κυκλοφορία / ανακύκλωση του παθητικού. Ένας χαμηλός τέτοιος δείκτης μπορεί να σημαίνει ότι υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με τις πωλήσεις που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν στην συγκεκριμένη αγορά. Για τα έτη 2008-2009 στη συγκεκριμένη εταιρία, και σύμφωνα με τις τιμές του δείκτη συμπεραίνουμε ότι το έτος 2009 μειώνεται με πολύ μικρή διαφορά χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν είναι επικερδής αφού ο όγκος των πωλήσεων συνεχίζει να είναι μεγάλος, αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά και επικερδής πωλήσεις αποτελεί όμως, μια αρχική ένδειξη πιθανής επικερδότητας. Το 2010 μειώνεται η εκμετάλλευση του συνόλου ενεργητικού, αυτό μπορεί να σημαίνει, ότι υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με τις πωλήσεις που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν στη δεδομένη αγορά και συγκυρία από την εν λόγω μονάδα. Ενώ με την πάροδο των ετών 2010-2011 η επιχείρηση μειώνει τις επενδύσεις των κεφαλαίων σε σχέση με τις πωλήσεις.

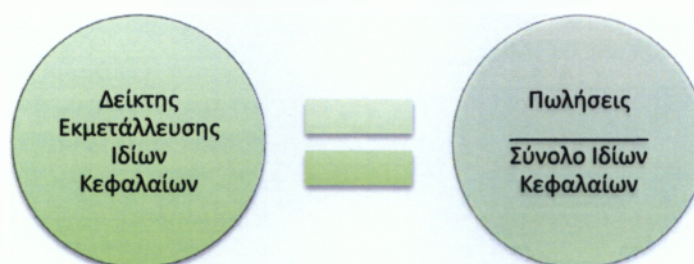
## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος



Γράφημα 23 – Εκμετάλλευση Συνόλου Ενεργητικού

## Εκμετάλλευση Ιδίων Κεφαλαίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



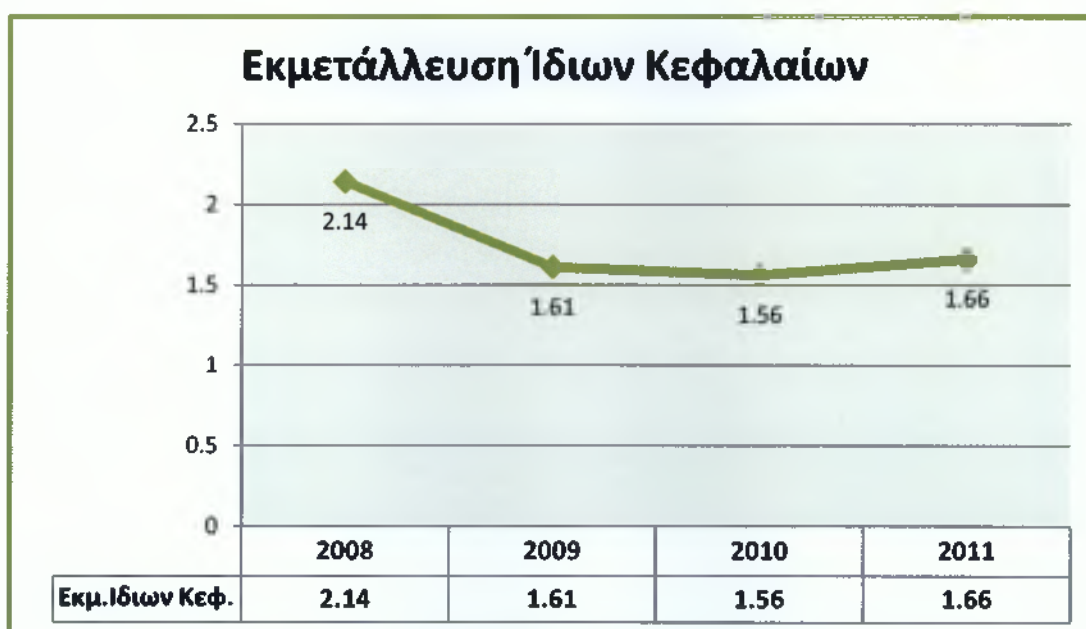
Εικόνα 20 – Δείκτης Εκμετάλλευσης Ιδίων Κεφαλαίων

Δείχνει το σχετικό μέγεθος των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τις πωλήσεις ή κατά πολλούς το βαθμό ανακύκλωσης των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με βάση τις πωλήσεις της. Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση του ορθολογικού μεγέθους των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις της. Ένας υψηλός τέτοιος δείκτης σημαίνει ότι η επιχείρηση πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις με λίγα ίδια κεφάλαια το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερα κέρδη αν οι πωλήσεις είναι επικερδείς.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

Ο πίνακας που ακολουθεί ,και σύμφωνα με τα παραπάνω ,δείχνει ότι οι πωλήσεις απασχολούν όλο και περισσότερα ίδια κεφάλαια από το έτος 2008-2010.Το στοιχείο επιβεβαιώνεται από τις μειωμένες τιμές του δείκτη. Για τα έτη 2010-2011 παρατηρείται ότι η επιχείρηση πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις με λίγα ίδια κεφάλαια τα οποία οδηγούν σε μεγαλύτερα κέρδη .



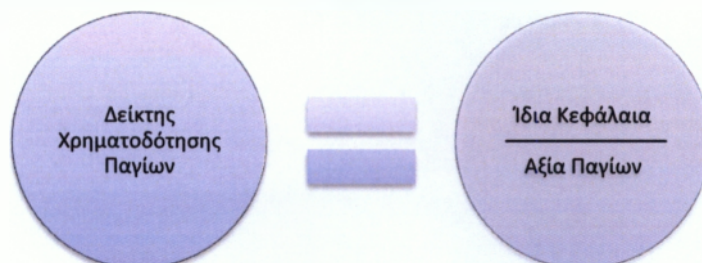
Γράφημα 24 – Εκμετάλλευση Ίδιων Κεφαλαίων 2008-2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

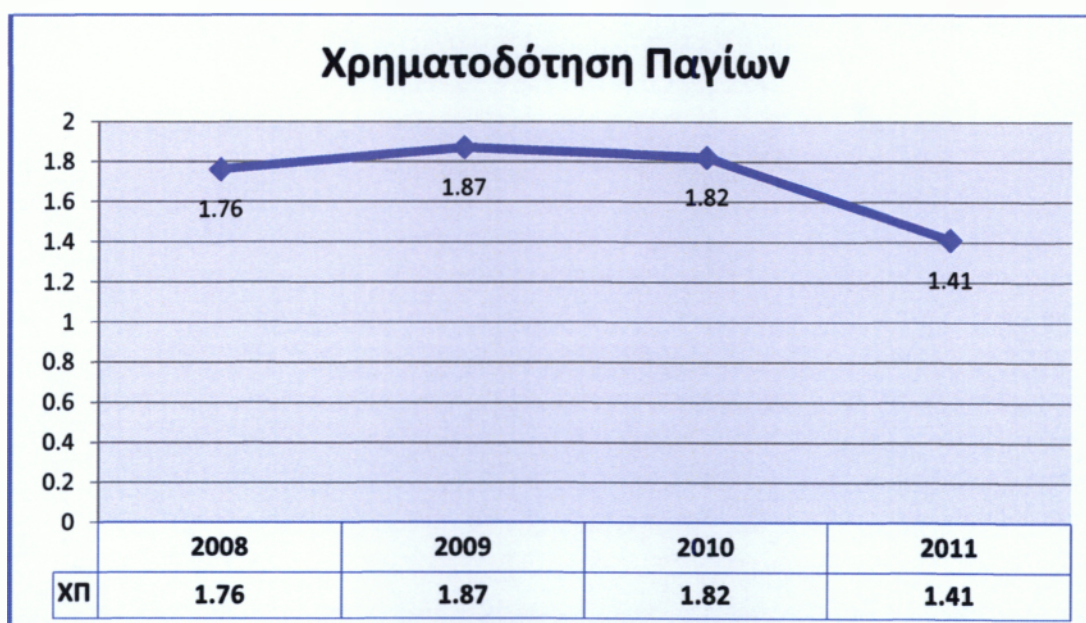
Αριθμοδείκτες χρηματοδότησης του Ο.Λ.Ε Α.Ε.. (2008-2011)

### Χρηματοδότηση Παγίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



Εικόνα 21 – Δείκτης Χρηματοδότησης Παγίων

Ο συγκεκριμένος δείκτης δείχνει την σχέση ιδίων κεφαλαίων προς την καθαρή αξία των παγίων της επιχείρησης. Χρησιμοποιείται για τον τρόπο χρηματοδότησης των παγίων της επιχείρησης και είναι μια ένδειξη της άνεσης που έχει η επιχείρηση σε κεφάλαια κίνησης. Από τις αυξημένες τιμές του πίνακα με την πάροδο των ετών 2008-2009 συμπεραίνουμε ότι η άνεση της επιχείρησης σε κεφάλαια κίνησης βελτιώνεται. Ενώ από τις μειωμένες τιμές των ετών 2009-2011 συμπεραίνουμε ότι η άνεση της επιχείρησης σε κεφάλαια κίνησης συνεχώς επιδεινώνεται.



Γράφημα 25 – Χρηματοδότηση Παγίων 2008-2011

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Συμπεράσματα

Στην εργασία αυτή ,περιλήφθηκαν βασικά οικονομικά δεδομένα του οργανισμού λιμένα Ελευσίνας , ενώ σε ξεχωριστές ενότητες παρουσιάστηκαν τα βασικότερα οικονομικά στοιχεία του. Στην ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων του ΟΛΕ Α.Ε. , συνέβαλλε η μελέτη των αριθμοδεικτών και των οικονομικών μεγεθών. Η αποσαφήνιση των αριθμοδεικτών έκανε ευκολότερο όχι μόνο τον υπολογισμό τους αλλά συνέβαλλε τα μέγιστα στην εξαγωγή των χρήσιμων συμπερασμάτων, όπως αυτά αναλύονται παρακάτω.

- ✓ Το 2009 παρόλο που έχουμε συνεχιζόμενη μείωση του κύκλου εργασιών της επιχείρησης, τα μικτά κέρδη παρουσιάζονται αυξημένα λόγω της μείωση του κόστους πωληθέντος.
- ✓ Το 2009 βλέπουμε την μείωση των διαθεσίμων της επιχείρησης που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην μείωση (εξόφληση) των υποχρεώσεων της επιχείρησης. Αυτό φαίνεται και στους δείκτες ρευστότητας της επιχείρησης που αυξάνονται καθώς μειώνονται οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης.
- ✓ Το 2011 έχουμε την αύξηση του κύκλου εργασιών της επιχείρησης πράγμα που οδηγεί σε αύξηση των κερδών μετά φόρων ενώ το μικτό κέρδος μειώνεται λόγω της αύξησης του κόστος πωληθέντων.

**Συμπερασματικά** μπορούμε να πούμε ότι η επιχείρηση παραμένει κερδοφόρα στις χρήσεις που εξετάσαμε. Η μείωση των κερδών από το 2008 οφείλεται κυρίως μείωση του τζίρου (κύκλο εργασιών) και στην αύξηση του κόστους λειτουργίας της επιχείρησης. Ταυτόχρονα βλέπουμε μια αρκετά μεγάλη μείωση των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων της επιχείρησης πράγμα που κάνει την επιχείρηση λιγότερο εξαρτημένη από τα ξένα κεφάλια (δάνεια) για να καλύψει τις λειτουργικές τις ανάγκες.

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Παράρτημα

#### **Πίνακας Περιεχομένων Εικόνων**

Εικόνα 1 – Οργανόγραμμα Διοικητικού Συμβουλίου Ο.Λ.Ε	20
Εικόνα 2 – Λιμενικές Εγκαταστάσεις Χερσαίας Ζώνης Ο.Λ.Ε	26
Εικόνα 3 – Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα	36
Εικόνα 4 – Παράγοντες επιλογής λιμένα	47
Εικόνα 5 – Διαχείριση Λιμένων από ιδιώτες	50
Εικόνα 6 – Παράγοντες αποφάσεων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα	63
Εικόνα 7 – Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	77
Εικόνα 8 – Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	79
Εικόνα 9 – Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας	80
Εικόνα 10 – Δείκτης Ανακύκλωσης Απαιτήσεων	82
Εικόνα 11 – Ανακύκλωση Αποθεμάτων Ο.Λ.Ε	83
Εικόνα 12 – Δείκτης Μεικτού Κέρδους	86
Εικόνα 13 – Δείκτης Κόστους Πωληθέντων	88
Εικόνα 14 – Δείκτης Απόδοσης Συνόλου Απασχ. Κεφαλαίων	89
Εικόνα 15 – Δείκτης Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων	90
Εικόνα 16 – Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης	93
Εικόνα 17 – Δείκτης Παγιοποίησης	94
Εικόνα 18 – Δείκτης Σχέσεως Κεφαλαίων (Αυτονομίας)	96
Εικόνα 19 – Δείκτης Εκμετάλλευσης Συνόλου Ενεργητικού	98
Εικόνα 20 – Δείκτης Εκμετάλλευσης Ίδιων Κεφαλαίων	99
Εικόνα 21 – Δείκτης Χρηματοδότησης Παγίων	101



## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Πίνακας Περιεχομένων Διαγραμμάτων

Γράφημα 1 – Βασικά Φορτία	12
Γράφημα 2 – Διακίνηση Φορτίων	13
Γράφημα 3 – Διακίνηση Φορτίων ανά έτος	14
Γράφημα 4 – Διακίνηση επιβατών 2008-2010	15
Γράφημα 5 – Διακίνηση οχημάτων 2008-2010	16
Γράφημα 6 – Μεταφορικό έργο ανά λιμένα	37
Γράφημα 7 – Στοιχεία Ενεργητικού Ο.Λ.Ε 2008-2010	66
Γράφημα 8 – Στοιχεία Παθητικού Ο.Λ.Ε 2008-2010	67
Γράφημα 9 – Στοιχεία Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσης Ο.Λ.Ε	68
Γράφημα 10 – Πορεία ταμειακών διαθεσίμων 2008-2011	73
Γράφημα 11 – Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008-2011	78
Γράφημα 12 – Άμεση Ρευστότητα 2008 - 2011	79
Γράφημα 13 – Ταμειακή Ρευστότητα 2008-2011	81
Γράφημα 14 – Ανακύκλωση Απαιτήσεων 2008-2011	82
Γράφημα 15 – Ανακύκλωση Αποθεμάτων 2008-2011	84
Γράφημα 16 – Δείκτης Μικτού Κέρδους 2008-2011	87
Γράφημα 17 – Δείκτης Κόστους Πωληθέντων 2008 -2011	88
Γράφημα 18 – Απόδοση Συνόλου Απασχ.Κεφαλαίων 2008-2011	90
Γράφημα 19 – Δείκτης Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων	92
Γράφημα 20 – Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 2008-2011	94
Γράφημα 21 – Δείκτης Παγιοποίησης 2008-2011	96
Γράφημα 22 – Αυτονομία 2008-2011	97
Γράφημα 23 – Εκμετάλλευση Συνόλου Ενεργητικού	99
Γράφημα 24 – Εκμετάλλευση Ίδιων Κεφαλαίων 2008-2011	100
Γράφημα 25 – Χρηματοδότηση Παγίων 2008-2011	101

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### Πίνακας Περιεχομένων Πινάκων

Πίνακας 1 – Διακίνηση Φορτίων _____	12
Πίνακας 2 – Διακίνηση επιβατών τα έτη 2008 -2010 _____	15
Πίνακας 3 – Διακίνηση οχημάτων 2008-2009 _____	16
Πίνακας 4 – Κατάσταση Προσωπικού Ο.Λ.Ε _____	24
Πίνακας 5 – Δαπάνες Μισθοδοσίας 2008-2010 _____	25
Πίνακας 6 – Πραγματικό ΑΕΠ _____	31

## **Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.**

*Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος*

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

#### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- ✓ Νιάρχος, Ν. (2004). *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*, Αθήνα.
- ✓ Κάντζος, Κ. (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Αθήνα .
- ✓ Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α. Ε

#### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- ✓ Walsh , C., (2000). *Αριθμοδείκτες και management* ,Αθήνα .

## Παρουσίαση και χρηματοοικονομική ανάλυση του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Αμουργιανός Ιωάννης – Πολυχρόνης Νικόλαος

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- ✓ <http://www.life-ole.gr>
- ✓ <http://www.olesa.gr/>
- ✓ <http://www.nee.gr/>
- ✓ <http://www.alpha.gr>
- ✓ <http://www.hrima.gr>
- ✓ <http://www.capital.gr>
- ✓ <http://www.drewry.co.uk>
- ✓ <http://www.bciqlobal.com>
- ✓ <http://www.yen.gr>
- ✓ <http://www.olp.gr/>
- ✓ <http://www.pct.com.gr/>
- ✓ <http://www.thpa.gr/>
- ✓ <http://www.elime.gr/>
- ✓ <http://www.patrasport.gr/>
- ✓ <http://www.port-volos.gr/>
- ✓ <http://www.portkavala.gr/>
- ✓ <http://www.portheraklion.gr/>
- ✓ <http://www.ola-sa.gr/>
- ✓ <http://www.rafinaport.gr/>
- ✓ <http://www.oliq.gr/>
- ✓ <http://www.oll.gr/>
- ✓ <http://www.espo.be/>
- ✓ [http://www.internationaltrans  
portforum.org/](http://www.internationaltrans<br/>portforum.org/)
- ✓ [http://portscustoms.wordpre  
ss.com/](http://portscustoms.wordpre<br/>ss.com/)
- ✓ <http://www.maersk.com/>
- ✓ <http://en.cosco.com/>
- ✓ <http://web.dpworld.com/>
- ✓ [http://www.internationalpsa.c  
om/](http://www.internationalpsa.c<br/>om/)
- ✓ <http://www.wtmnews.gr/>
- ✓ <http://www.martrans.org/>