



**ΑΝΟΙΚΤΟ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΥΠΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«Τραπεζική και Χρηματοοικονομική.»**

## **ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ**

### **ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Χρηματοοικονομική ανάλυση των Οργανισμών Λιμένων στην Ελλάδα. Συμπεράσματα από την περίοδο της κρίσης.

**ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ**

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ**

**ΟΝΟΜΑ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ**

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΑΘΗΝΑ**  
**Ιανουάριος 2018**

**Πίνακας περιεχομένων**

<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
1.1 Διάρθρωση Κεφαλαίων-Σκοπός.....	6
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ-ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
2.1 Οργανισμοί λιμένων.....	9
2.2 Βασικά χαρακτηριστικά από το νομικό καθεστώς οργάνωσης και λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας.....	10
2.3.Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες.....	12
2.4.Μετατροπή Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης σε Ανώνυμες Εταιρείες.....	13
2.5.Μετατροπή Οργανισμών Λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες.....	13
2.6. Σκοπός των Οργανισμών Λιμένων – Καταστατικό.....	14
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....</u></b>	<b><u>17</u></b>
3.1 Αρχές Λιμενικής πολιτικής.....	17
3.2 Όραμα και αποστολή λιμένων.....	23
3.3 Ολοκληρωμένες πολιτικές.....	29
3.4 Έργο Οργανισμού Λιμένος.....	35
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΒΙΒΛΙΟΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....</u></b>	<b><u>39</u></b>
4.1 Οικονομική Κρίση και Εγχώρια Ναυτιλία.....	39
4.2 Η χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία.....	44
Ελληνική Ναυτιλία και Ελληνικό Χρηματιστήριο.....	45
4.4 Οργανισμοί Λιμένων και Ελληνικό Χρηματιστήριο.....	47
4.5 Ένωση Λιμένων Ελλάδος.....	47
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....</u></b>	<b><u>50</u></b>
5.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.....	50
5.2 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.....	51
5.3. Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.....	51
5.4. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.....	52

5.5. Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.....	53
5.6. Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.....	53
5.7. Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.....	54

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ.....55**

6.1 Αριθμοδίκτες.....	55
6.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας .....	56
6.1.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	56
6.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής και Βιωσιμότητας .....	57
6.1.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας .....	58
6.1.5 Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες .....	58
6.2 Συνοπτική Περιγραφή των Αριθμοδεικτών.....	59

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ - ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.. 64**

<u>7.1 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε.....</u>	<u>647.1.1</u>	Αριθμοδείκτες
Ρευστότητας.....	657.1.2	
Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	667.1.3	
Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας.....	687.1.4	
Αριθμοδείκτης Δραστηριότητας.....	697.2	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.....</u>	<u>707.2.1</u>	Αριθμοδείκτες
Ρευστότητας.....	717.2.2	Αριθμοδείκτες
Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	727.2.3	Αριθμοδείκτης
Αποδοτικότητας.....	737.2.4	Αριθμοδείκτης
Δραστηριότητας.....	747.3	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.....</u>	<u>76</u>	
7.3.1		Αριθμοδείκτες
Ρευστότητας.....	777.3.2	Αριθμοδείκτες
Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	787.3.3	Αριθμοδείκτης
Αποδοτικότητας.....	807.3.4	Αριθμοδείκτης
Δραστηριότητας.....	817.4	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε....</u>	<u>837.4.1</u>	Αριθμοδείκτες
Ρευστότητας.....	847.4.2	Αριθμοδείκτες
Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	857.4.3	Αριθμοδείκτης
Αποδοτικότητας.....	867.4.4	Αριθμοδείκτης
Δραστηριότητας.....	877.5	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε.....</u>	<u>897.5.1</u>	Αριθμοδείκτες

Ρευστότητας.....	907.5.2	Αριθμοδείκτες
Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	917.5.3	Αριθμοδείκτης
Αποδοτικότητα.....	937.5.4	Αριθμοδείκτης
Δραστηριότητας.....	947.6	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε</u> .....	957.6.1	Αριθμοδείκτες
Ρευστότητας.....	967.6.2	Αριθμοδείκτες
Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας.....	977.6.3	Αριθμοδείκτης
Αποδοτικότητα.....	987.6.4	Αριθμοδείκτης
Δραστηριότητας.....	997.7	
<u>Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.</u>	1007.7.1	
Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	101	
7.7.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας .....	102	
7.7.3 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας.....	103	
7.7.4 Αριθμοδείκτης Δραστηριότητας.....	104	

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ – ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ**

### **ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....105**

8.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	105
8.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	106
8.1.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	107

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....109**

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....110**

### **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ.....111**

### **ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....111**

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....112**

## Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία καταγραφής της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον καθηγητή κ.Απόστολο Χριστόπουλο.

Οι πολύτιμες συμβουλές και η καθοδήγηση του κ.Χριστόπουλου συνέβαλλαν καθοριστικά στην αναζήτηση, συγγραφή και εν τέλει στην ολοκλήρωση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Διάρθρωση Κεφαλαίων-Σκοπός

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η αποτύπωση μιας ολοκληρωμένης μελέτης για την οικονομική κατάσταση των περισσότερων Οργανισμών Λιμένων στην Ελλάδα στην διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Επιχειρείται η χρηματοοικονομική ανάλυση των ισολογισμών των Οργανισμών Λιμένων για την περίοδο 2009-2015, με την χρήση των αριθμοδεικτών.

Η εξέταση του συγκεκριμένου κλάδου σε περιόδους κρίσεων αποτελεί ένα μάλλον εξειδικευμένο αντικείμενο προς μελέτη για κάποιον ενδιαφερόμενο. Ενδιαφέρει ίσως τους ασκούντες την Λιμενική πολιτική, τις εκάστοτε διοικήσεις που καλούνται να την εφαρμόσουν καθώς κάποιους από τους χρήστες των Λιμένων.

Η σημασία του τομέα των Οργανισμών Λιμένων θεωρείται πολύ σημαντική σε Εθνικό επίπεδο για οικονομικούς κυρίως λόγους καθώς αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα τόσο της Ελληνικής Ναυτιλίας όσο και των εγχώριων και διεθνών μεταφορών σε Ευρωπαϊκό πλέον επίπεδο.

Στους Οργανισμούς Λιμένων, πέραν των οικονομικών πόρων που διατίθεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας που χαράσσει την γενική πολιτική, σημαντικό ρόλο στο τελικό αποτέλεσμα, έχει και η διοίκηση του κάθε Οργανισμού Λιμένα ξεχωριστά.

Βασικός στόχος της μελέτης είναι μέσα από την διαχρονική μελέτη των υπό εξέταση Οργανισμών Λιμένων να οδηγηθούμε σε συμπεράσματα για το κατά πόσο οι επιτάσεις της κρίσης ήταν ίδιες για όλους τους Οργανισμούς Λιμένων ή κάποιοι από αυτούς επηρεάστηκαν περισσότερο ή λιγότερο.

Ξεκινώντας γίνεται αναφορά στα γενικά χαρακτηριστικά των Οργανισμών Λιμένων και στα βασικά σημεία της Λιμενικής πολιτικής στην Ελλάδα.

Στο επόμενο κεφάλαιο πραγματοποιείται μία βιβλιογραφική ανασκόπηση και ακολουθεί παρουσίαση της λειτουργίας Οργανισμών Λιμένων καθώς και μερικών από τις διαρθρωτικές αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας.

Ακολουθεί μία σύντομη περιγραφή των υπό εξέταση Οργανισμών Λιμένων και της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης που πραγματοποιήθηκε σε αυτά, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας τα έτη 2010-2016.

Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται θεωρητική παρουσίαση των σημαντικότερων ομάδων αριθμοδεικτών, ενώ παρουσιάζονται και οι αριθμοδείκτες που θα μας απασχολήσουν για την ανάλυση των ισολογισμών των Οργανισμών Λιμένων.

Στο κεφάλαιο 7 και 8, γίνεται αναλυτική καταγραφή, παρουσίαση και ερμηνεία των αριθμοδεικτών του εκάστοτε Οργανισμού Λιμένα, ενώ ακολουθεί η διαστρωματική ανάλυση αυτών.

Τέλος με το 9<sup>ο</sup> κεφάλαιο ολοκληρώνεται η παρούσα εργασία, στο οποίο περιέχονται γενικά συμπεράσματα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

### ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η χώρα μας από την αρχαιότητα ανέπτυξε την Ναυτιλία ως ασχολία επιβίωσης από την θάλασσα και συντόμευσης των μεταφορών και έτσι πολλές πόλεις δημιουργήθηκαν γύρω από φυσικά λιμάνια. Στο σύγχρονο Ελληνικό κράτος δημιουργήθηκε η ανάγκη την οργάνωση και την διαχείριση των λιμανιών να την αναλάβει κάποιος φορέας. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι φορείς διαχείρισης λιμένων είναι κυρίως οργανισμοί κοινής ωφέλειας που έχουν τη επιχειρηματική δομή ανώνυμης εταιρείας.

Το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, ο Πειραιάς, σήμερα διοικείται από τον ΟΛΠ Α.Ε., ο οποίος προσφέρει υπηρεσίες στα πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια και κυρίως στα εμπορικά πλοία που ξεφορτώνουν ή φορτώνουν από το λιμάνι του Πειραιά εμπορεύματα.

Το λιμάνι του Πειραιά σήμερα υπό την ιδιοκτησία της COSCO αποτελεί μία μεγάλη εμπορευματική πύλη εισόδου για ολόκληρη την Ευρώπη που ενισχύει σημαντικά την οικονομία της χώρας μας.

Οι υπόλοιποι δώδεκα οργανισμοί λιμένος, έχουν σαφώς μικρότερη κίνηση στην ακτοπλοΐα και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Κάποιοι από αυτούς έχουν καταφέρει να προσελκύσουν το ενδιαφέρον μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας.

Συνεπώς τα λιμάνια χρειάζονται πλούσιες υποδομές και σύγχρονες εγκαταστάσεις και ταυτόχρονα άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό που θα μπορεί να προσφέρει υπηρεσίες στους επιβάτες και στα υπερσύγχρονα εμπορικά πλοία που κατασκευάζονται πλέον στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου.



Επίσης οι οργανισμοί λιμένος οφείλουν να δημιουργήσουν υποδομές για τον θαλάσσιο τουρισμό και την υποδοχή όσο το δυνατόν περισσότερων σκαφών αναψυχής. Ο τουρισμός μέσω των μεσαίων σκαφών αναψυχής αναπτύσσεται δυναμικά τα τελευταία χρόνια. Καθίσταται για το λόγο αυτό σημαντικό να δημιουργηθούν μαρίνες που θα προσφέρουν υπηρεσίες ελλιμενισμού και διάφορες παροχές που θα διευκολύνουν την παραμονή των σκαφών αναψυχής στα ελληνικά ύδατα και την ελληνική οικονομία κατ επέκταση.

Ο θαλάσσιος τουρισμός δύναται να αποφέρει μεγάλα έσοδα στην Ελλάδα και σημαντική επιπλέον ενίσχυση της συνεισφοράς του τουριστικού προϊόντος στο ΑΕΠ της χώρας. Με τις κατάλληλες υποδομές σε μαρίνες στα λιμάνια της χώρας η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σε σημαντικό προορισμό και η οικονομία της αντίστοιχα να ανακάμψει. Η γεωγραφική θέση, τα πολυάριθμα νησιά και το υπέροχο κλίμα μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση.

## **2.1.Οργανισμοί Λιμένων**

Τα δεκάδες λιμάνια της Ελλάδας αρχικά διοικούνταν από τα λεγόμενα Λιμενικά Ταμεία. Η μεγάλη διόγκωση του κύκλου εργασιών σε κάποια από αυτά δημιούργησε την ανάγκη να διοικηθούν από τους Οργανισμούς Λιμένα. Έτσι με το νόμο 2688/99 μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες, οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιά και Θεσσαλονίκης και το 2001 με τον νόμο 2932/01 οι υπόλοιποι Οργανισμοί.

Οι χώροι στεγασμένοι ή μη και οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται στις Χερσαίες Ζώνες Λιμένα έχουν παραχωρηθεί στους Οργανισμούς Λιμένα με συμβάσεις που κυρώθηκαν με το Ν. 3654/08. Για την καλύτερη οργάνωση και εκπροσώπηση των Οργανισμών αλλά και την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων, έχει συσταθεί η Ένωση Λιμένων Ελλάδος της οποίας τα μέλη είναι όλοι οι Οργανισμοί Λιμένος Ελλάδος και τα Λιμενικά Ταμεία.

Οι Οργανισμοί Λιμένος είναι δεκατρείς: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α. Ε και Οργανισμός Λιμένων Ν. Εύβοιας Α.Ε.

Οι Οργανισμοί έχουν τη δομή Ανώνυμης εταιρείας Κοινής ωφέλειας με όργανα τη Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Το 2012 παραχωρήθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ όπως και άλλες επιχειρήσεις του Δημοσίου.

## **2.2 .Το νομικό καθεστώς οργάνωσης και λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας**

Τα λιμάνια στην ελληνική επικράτεια είναι σχεδόν όλα διαφορετικού μεγέθους, διαφορετικής διοικητικής οργάνωσης και διαφορετικής χρήσεως. Επίσης σε σχέση με τις γεωγραφική θέση και τα ποσοστά της ετήσιας διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών από τους λιμένες χαρακτηρίζονται σε

- Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- Λιμένες Εθνικής Σημασίας
- Λιμένες Μείζονος Σημασίας
- Λιμένες Τοπικής Σημασίας.

Σύμφωνα με το πρώτο άρθρο του Ν. 2971/01 «Αιγιαλός παραλία και άλλες διατάξεις» λιμένας είναι, ζώνη ξηράς και θάλασσας, μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, την φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα λιμάνια χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά γενικών εμπορευμάτων, φορτίων χύδην και εμπορευματοκιβωτίων, την εξυπηρέτηση γραμμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας και τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και αλιευτικών σκαφών.

Το έργο του Λιμενικού Σώματος είναι η επίβλεψη και ο έλεγχος του εμπορικού ναυτικού και η αστυνόμευση των χωρικών υδάτων της χώρας, και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία έχει ανατεθεί στις Λιμενικές Αρχές. Πιο συγκεκριμένα με το άρθρο 136 του Ν.Δ. 187/1973 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ορίζεται ότι η άσκηση της αστυνομικής εξουσίας στους λιμένες, στα χωρικά ύδατα και στα ελληνικά εμπορικά πλοία ανήκει στις Λιμενικές Αρχές. Σύμφωνα επίσης με το άρθρο 1 του Ν.Δ. 444/1970 «Περί αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τις αρμοδιότητες των σωμάτων ασφαλείας», η αστυνόμευση στο θαλάσσιο χώρο, στα πλοία, στα πλωτά ναυπηγήματα και στους λιμένες ανήκει στο Υ.Ε.Ν. και εφαρμόζεται μέσω του Λιμενικού Σώματος.

Οι Λιμενικές Αρχές εκδίδουν τον Κανονισμό Λιμένος που περιλαμβάνει αστυνομικές διατάξεις για την ομαλή λειτουργία και τάξη στα λιμάνια της χώρας, και τον Ειδικό Κανονισμό Λιμένος για την επίλυση θεμάτων που αφορούν το κάθε λιμάνι χωριστά ανάλογα με τις λειτουργίες του.

Η διοίκηση και εκμετάλλευση των λιμένων διενεργείται από τους Οργανισμούς Λιμένος και τα Λιμενικά Ταμεία που εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Στην Ελλάδα σύμφωνα με τη διοικητική τους οργάνωση λειτουργούν 13 λιμένες διεθνούς σημασίας με τη μορφή Α. Ε., 12 κρατικά λιμενικά ταμεία (εθνικής ή μείζονος σημασίας), 57 δημοτικά λιμενικά ταμεία (εθνικής, διεθνούς ή μείζονος σημασίας) και 2 νομαρχιακά λιμενικά ταμεία. Για να αναπτυχθεί ένας λιμένας θα πρέπει να υπάρχει συνεχής αύξηση της κίνησης εμπορευματικής και επιβατικής.

Οι χώροι και οι εγκαταστάσεις που υπάρχουν στο χώρο ενός λιμένα θα πρέπει συνεχώς να εκσυγχρονίζονται και να αυτοματοποιούνται, για να αυξάνονται τόσο οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο, όσο και η τουριστική κίνηση. (Σωκρ. Μπάσμπας, Οικονομική των Μεταφορών, ΑΠΘ)

Η διοίκηση και εκμετάλλευση των λιμένων, ασκείται από φορείς διοίκησης που εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

### **2.3. Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες**

Η διαχείριση και λειτουργία των λιμένων της χώρας, αρχικά διενεργείτο από τα λιμενικά ταμεία τα οποία ήταν υπεύθυνα για την οργάνωση και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων που βρίσκονταν στην αντίστοιχη ζώνη λιμένος.

Με νόμους που ψηφίστηκαν το 1999 και το 2001, οι υπάρχοντες Οργανισμοί Λιμένων και τα μεγάλα Λιμενικά Ταμεία μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Οι Οργανισμοί Λιμένων είναι δεκατρείς: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου ΑΕ, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ, Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α. Ε., Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α. Ε. και Οργανισμός Λιμένων Ν. Εύβοιας Α. Ε.

## **2.4. Μετατροπή Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης σε Ανώνυμες Εταιρείες**

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ιδρύθηκε με το Ν. 4748/1930 με επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς» και λειτούργησε αρχικά ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 2551/1953 και λειτούργησε ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Το 1999 ψηφίστηκε ο Ν. 2688 «Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε Ανώνυμες εταιρείες».

## **2.5. Μετατροπή Οργανισμών Λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες**

Με το νόμο 2932/01 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» που ψηφίστηκε το 2001, τα Λιμενικά Ταμεία Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Οι εταιρείες είναι κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και διέπεται από τις διατάξεις του κ.ν.2190/20.

Η επωνυμία των εταιρειών είναι:

«Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Α. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Β. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Ε. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.ΗΓ. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Η. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Κ. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.ΚΕ. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α. Ε.» με διακριτικό

τίτλο Ο.Λ.Λ. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.ΠΑ. Α. Ε., «Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α. Ε.» με διακριτικό τίτλο Ο.Λ.Ρ Α. Ε..

## **2.6 Σκοπός των Οργανισμών Λιμένων – Καταστατικό**

Σκοπός της εταιρείας, είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα που βρίσκεται στη δικαιοδοσία της. Για την επίτευξη του σκοπού της δύναται να συνιστά θυγατρικές εταιρείες, και να φροντίζει για την εκπαίδευση των εργαζομένων της.

Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται σε 50 έτη από τη δημοσίευση του καταστατικού της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, με δυνατότητα παράτασης ή περιορισμού, ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας.

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε 60.000.000 δρχ. (58.694,05€).

Μέσα σε ένα χρόνο από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, πραγματοποιείται απογραφή και σύνταξη ισολογισμού για να καθοριστεί το οριστικό ποσό του μετοχικού κεφαλαίου.

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αποτελείται από μια μετοχή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να αποφασίσει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με έκδοση νέων μετοχών, με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό συμμετοχής του ελληνικού Δημοσίου δεν θα είναι μικρότερο από 51%.

Τα όργανα διοίκησης της εταιρείας είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο β) ο Διευθύνων Σύμβουλος και γ) η Γενική Συνέλευση.

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο όργανο διοίκησης της εταιρείας που καθορίζει την πολιτική ανάπτυξής της και το οποίο διαχειρίζεται την περιουσία της. Το Δ.Σ. έχει 12 μέλη, με πενταετή θητεία και μόνιμο υπάλληλο ως Γραμματέα που ορίζεται από τον Πρόεδρο. Ο Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και τα μέλη του Δ.Σ. ανακαλούνται με την ίδια διαδικασία με την οποία ορίζονται δηλαδή με Υπουργική απόφαση δημοσιευμένη σε Φεκ.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος μπορεί να είναι μέλος αλλά και Πρόεδρος του Δ.Σ. και προσλαμβάνεται μετά από προκήρυξη για πέντε χρόνια. Ο διορισμός του μπορεί να

ανακληθεί αν συντρέχει σοβαρός λόγος. Σε περίπτωση που απουσιάζει, αναπληρώνεται από τον Αντιπρόεδρο ή άλλο μέλος του Δ.Σ. με απαραίτητα εκτελεστικές αρμοδιότητες. Ο Διευθύνων Σύμβουλος και οι Διευθυντές της εταιρείας μετέχουν στο Συμβούλιο Διεύθυνσης, το οποίο είναι αρμόδιο για τη συνοχή και λειτουργία της εταιρείας αλλά και την επίλυση προβλημάτων τρέχουσας διαχείρισης.

Η Γενική Συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας. Αποτελείται από το μοναδικό μέτοχο που είναι το Ελληνικό Δημόσιο και εκπροσωπείται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας ή τους νόμιμους εκπροσώπους τους. Η εταιρική χρήση έχει διάρκεια δώδεκα μήνες, αρχίζοντας από την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους. Στο τέλος κάθε διαχειριστικής χρήσης το Δ.Σ. ετοιμάζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης και τις υποβάλλει στην τακτική Γενική Συνέλευση για έγκριση και εν συνεχεία για έλεγχο από Ορκωτούς Ελεγκτές, οι οποίοι εκλέγονται κάθε χρόνο από την τακτική Γενική Συνέλευση.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και οι σχετικές εκθέσεις του Δ.Σ. και των Ορκωτών Ελεγκτών υποβάλλονται τουλάχιστον 20 ημέρες πριν τη συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης στην αρμόδια υπηρεσία για θέματα εποπτείας ανωνύμων εταιρειών και δημοσιεύονται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως και σε εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας.

Η ανώνυμη εταιρεία μπορεί να διαλυθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της ή όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης. Τη λύση της εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάριση. Οι εκκαθαριστές μπορεί να είναι δύο ή τέσσερις και με το διορισμό τους παύονται οι εξουσίες των μελών του Δ.Σ. και του Διευθύνοντος Συμβούλου. Οι εκκαθαριστές διενεργούν απογραφή της περιουσίας της εταιρείας και δημοσιεύουν τον ισολογισμό. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση η οποία διατηρεί τις αρμοδιότητες και εξουσίες της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

Η εταιρεία καταρτίζει Στρατηγικό Σχέδιο που καθορίζει τους στόχους της και Επιχειρησιακό Σχέδιο διάρκειας τριών με πέντε ετών που εξειδικεύει τους στόχους

του Στρατηγικού Σχεδίου, τα οποία υποβάλλονται από το Δ.Σ. στους υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας.

Ο Πρόεδρος της εταιρείας, ο Διευθύνων Σύμβουλος είναι υποχρεωμένοι να επιτύχουν τους στόχους εσόδων και κερδών που τους έχουν προσδιορίσει οι εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου και του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

Τα μέλη του Δ.Σ και οι Διευθυντές της εταιρείας απαγορεύεται να ενεργούν κατ' επάγγελμα χωρίς την άδεια της Γενικής Συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή λογαριασμό τρίτων, πράξεις συναφείς προς το σκοπό της εταιρείας ή να είναι μέλη Δ.Σ., διευθυντικά στελέχη, υπάλληλοι ή αντιπρόσωποι εταιρειών που έχουν συναφείς σκοπούς με αυτούς που επιδιώκει η εταιρεία καθώς και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

Η εποπτεία των Οργανισμών γίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή τους αντιπροσώπους του, οι οποίοι παρίστανται στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. ή ανατίθεται σε ελεγκτικές εταιρείες μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.

Από το 2012 και την ίδρυση του ΤΑΙΠΕΔ οι 12 από τους 13 Οργανισμούς Λιμένος ανήκουν μετοχικά σε αυτό το οποίο είναι και ο Βασικός τους μέτοχος το ΤΑΙΠΕΔ το οποίο παρίσταται στις Γενικές Συνελεύσεις ως ο μοναδικός μέτοχος και έχει και ορισμένο εκπρόσωπό του στο Δ.Σ..

Η εποπτεία συνεχίζει να ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στον αρμόδιο Γενικό Γραμματέα Λιμένων.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

### **3.1. Αρχές Λιμενικής πολιτικής**

Λαμβανομένων υπόψη των νέων δεδομένων της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, του οξύτατου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, των σύγχρονων μεθόδων και τεχνολογιών της ναυτιλίας μας, καθώς και των ιδιαζόντων χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής πρακτορείας, η Λιμενική πολιτική παρέχει στη διάθεση των αρμοδίων φορέων των Λιμένων λήψη μέτρων για την επίτευξη βασικών στόχων όπως:

- Διαρκής βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών των Ελληνικών λιμένων.
- Μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης και παραμονής των πλοίων στους λιμένες.
- Διασφάλιση και προβολή της αξιοπιστίας των λιμένων αναφορικά με την παρεχομένη εξυπηρέτηση.
- Εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων τηλεματικής προς διευκόλυνση των διατυπώσεων και της διακίνησης των φορτίων.
- Βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέουν τους μεγαλύτερους λιμένες.
- Απλοποίηση των τελωνειακών και λοιπών διατυπώσεων και διαδικασιών.
- Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής για την προσέλκυση και νέων φορτίων και την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των λιμένων.

Οι οικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές που έχουν συντελεσθεί σε παγκόσμια κλίμακα και επηρεάζουν το χώρο των θαλασσίων μεταφορών γενικότερα οδήγησαν στην ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές του ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών. Οι εξελίξεις καθορίζουν τις προϋποθέσεις λειτουργίας και ανάπτυξης των λιμένων, προσδιορίζουν τις ανάγκες και κατευθύνσεις διαμόρφωσης του λιμενικού προϊόντος και επηρεάζουν τη λιμενική βιομηχανία στο σύνολό της.

Η παρουσία των Οργανισμών Λιμένος στο ναυτιλιακό χώρο θα μπορούσε να είναι καταλυτική, δεδομένου των νέων συγκυριών της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και της ανάδειξης της χώρας μας ως πύλη εισόδου της ΕΕ, του οξύτατου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μεταξύ των εγχώριων λιμένων και των σύγχρονων μεθόδων και τεχνολογιών της ναυτιλίας μας που επιβάλλεται να τίθενται στη διάθεση των ληπτών των υπηρεσιών προς λήψη μέτρων για την επίτευξη βασικών στόχων.

Σκοπός των Οργανισμών Λιμένος είναι η υλοποίηση ενός φιλόδοξου αλλά βιώσιμου αναπτυξιακού προγράμματος, με κύριους άξονες την αναβάθμιση των υπαρχόντων και τη δημιουργία νέων σύγχρονων, εξειδικευμένων λιμενικών υποδομών που πέρα από τον εμπορικό θα υποστηρίζουν στρατηγικά τους επιβατικούς και τουριστικούς τομείς της ναυτιλίας, παρέχοντας πιστοποιημένες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου.

Ο Λιμενικός τομέας έχει αλλάξει ριζικά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες λόγω της άμεσης επίδρασης των αλλαγών που σημειώνονται στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο και οδήγησαν αναγκαία στην αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης των λιμανιών.

Σύμφωνα με την παγκόσμια και Ευρωπαϊκή εμπειρία, οι λόγοι που επέβαλαν τις διαρθρωτικές αλλαγές στο Διοικητικό μοντέλο ή και την ιδιοκτησία των Λιμανιών, θεωρούνται συγκεκριμένα

- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών μεταξύ τους
- Η βελτίωση της αποδοτικότητας των λιμενικών υπηρεσιών
- Η βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών και
- Η μείωση τιμών και κόστους

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών έχει αναδειχθεί ως το πλέον κρίσιμο στοιχείο της ανάπτυξης της Λιμενικής βιομηχανίας. Τα περισσότερα λιμάνια σε παγκόσμιο επίπεδο ανταγωνίζονται σήμερα μεταξύ τους, προσπαθώντας να προσφέρουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, χαμηλότερα κόστη εργασιών φορτίου και να εντάξουν τις λιμενικές τους υπηρεσίες, στο παγκόσμιο δίκτυο κατανομής της διακίνησης εμπορευμάτων. Οι απαιτήσεις για ένταση επενδύσεων και βελτίωσης της αποδοτικότητας, έχουν οδηγήσει τα λιμάνια στην προσπάθεια να απαλλαγούν από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες του Δημόσιου τομέα και να ενθαρρύνουν την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες.

Υπό το πρίσμα αυτών των εξελίξεων, οι διάφορες Κυβερνήσεις οδηγήθηκαν σε αναμόρφωση των νομοθετικών πλαισίων για το Λιμενικό τους σύστημα, προσπαθώντας να πετύχουν την πλέον αποτελεσματική, οργανωτική και επιχειρησιακή δομή των λιμανιών τους, κατανοώντας ότι ένα σύγχρονο λιμενικό μοντέλο είναι απαραίτητη ανάγκη για την υποστήριξη του εισαγωγικού και εξωτερικού εμπορίου και κατ' επέκταση της Εθνικής Οικονομίας. Ταυτόχρονα προσπάθησαν να αποδώσουν στα λιμάνια τους μερίδιο από την παγκόσμια κατανομή στη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Διερευνώντας το πλέον ενδεδειγμένο λιμενικό μοντέλο, έχουν υπάρξει διάφορες προσεγγίσεις πάνω σε αυτό το θέμα. Κυρίαρχη προσέγγιση για τον μετασχηματισμό του Λιμενικού συστήματος θεωρείται αυτή της WorldBank. Αναδεικνύει τέσσερα λιμενικά μοντέλα ανάλογα με το μέγεθος συμμετοχής του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στην διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Σημείο αναφοράς για το Ελληνικό Λιμενικό σύστημα πρέπει να είναι η διαδικασία μετασχηματισμού του Ευρωπαϊκού Λιμενικού συστήματος και ειδικότερα των λιμανιών της περιοχής της Μεσογείου, πού συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια και μας οδηγούν σε χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τον ρόλο και την συμμετοχή του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία μετασχηματισμού του Λιμενικού συστήματος.

Η πρώτη προσπάθεια αναμόρφωσης του Ελληνικού Λιμενικού Νομοθετικού πλαισίου (1999) αφορούσε τα δύο κυριότερα λιμάνια της χώρας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης , με παγκόσμιο εμπορικό προσανατολισμό, τα οποία μετετράπησαν σε νομικά πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου σύμφωνα με τον νόμο 2688/1999. Τα λιμάνια αυτά αξιοποιώντας την ευελιξία του νόμου , διέθεσαν το 25% περίπου των μετοχών τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Θεσσαλονίκη το 2001, Πειραιάς το 2003), ενώ το κράτος διατήρησε το 75% των μετοχών. Δύο χρόνια αργότερα με τον Νόμο 2932/2001, τα δέκα υπόλοιπα λιμάνια “Εθνικής εμβέλειας” μετετράπησαν επίσης σε Ανώνυμες Εταιρείες με μία μετοχή ανά εταιρεία να ανήκει στο κράτος. Ο νόμος παρείχε ελευθερία και ευελιξία στις εταιρείες στην άσκηση των λιμενικών τους δραστηριοτήτων , δίνοντας παράλληλα στο κράτος την δυνατότητα διάθεσης έως το 49% των μετοχών του στον Ιδιωτικό τομέα, έτσι ώστε οι εταιρείες αυτές να λειτουργούν με μεγαλύτερη ευελιξία στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και στην παροχή ανταγωνιστικών και ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών. Δημιουργήθηκε έτσι μία ομάδα από 12 λιμάνια που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες και θεωρούνται ως λιμάνια Εθνικής σημασίας.

Η ιδιομορφία της ομάδας αυτής παρατηρείται στη μεγάλη οικονομική , εμπορική και χωροταξική διαφορά μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, δύο λιμάνια (Πειραιά και Θεσσαλονίκης), μπορούν να θεωρούνται μέρος του παγκόσμιου εμπορικού προσανατολισμού και ενδιαφέροντος αλλά και ότι ο κύκλος εργασιών του λιμανιού του Πειραιά είναι μεγαλύτερος από τον κύκλο εργασιών όλων των άλλων 11 λιμανιών συνολικά.

Έως και σήμερα ο μετασχηματισμός του Ελληνικού λιμενικού συστήματος περιορίζεται στις μεταβολές που προέβλεπαν οι δύο αυτοί νόμοι, χωρίς καμία άλλη παρέμβαση από τότε. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, το Διοικητικό μοντέλο των Ελληνικών λιμανιών να θεωρείται ότι δεν ανταποκρίνεται πλήρως σε ένα σύγχρονο και δυναμικό θεσμικό πλαίσιο ικανό να τούς προσδώσει την επιθυμητή ανταγωνιστικότητα, αφού το οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα και συνεχείς μεταβολές και επιβάλλει την εφαρμογή ενός πλέον σύγχρονου μοντέλου ανάπτυξης.

Τα λιμάνια αυτά δημιούργησαν το 2003 την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ακολουθώντας την πρωτοβουλία των άλλων Ευρωπαϊκών λιμανιών να συστήσουν την ESPO (European Seaports Organization). Η Ένωση Λιμένων Ελλάδος δημιουργήθηκε από την ομάδα των 12 λιμανιών που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες αλλά σε δεύτερο χρόνο εντάξαμε στο δίκτυο των μελών μας, Ελληνικά λιμάνια σημαντικού προορισμού κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, που λειτουργούν ως Λιμενικά Ταμεία, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη του σημαντικού αυτού τομέα της Οικονομίας μας.

Η Ένωση είναι ο συλλογικός εκφραστής των Ελληνικών Λιμενικών Οργανισμών που έχουν ενταχθεί στο δίκτυο των μελών της, έχοντας σαν κύριο αντικείμενο την αντιμετώπιση και προώθηση των κοινών θεμάτων που αφορούν τα μέλη της μέσα στα πλαίσια της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Λιμενικής βιομηχανίας. Η Οργανωτική της δομή προσομοιάζει με αυτήν της ESPO, με την λειτουργία ειδικών Τεχνικών Επιτροπών που αποτελούνται από στελέχη των λιμενικών Οργανισμών.

Εκτός των 13 Οργανισμών Λιμένων που λειτουργούν ως Α.Ε, η σημερινή εικόνα του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος συμπληρώνεται επίσης από:

- 65 Λιμάνια που έχουν αποδοθεί στους Δήμους της Χώρας και λειτουργούν ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 18 Λιμάνια που παραμένουν στο παλιό καθεστώς λειτουργίας και λειτουργούν ως κρατικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 73 ιδιωτικά λιμάνια που ανήκουν, διαχειρίζονται και εξυπηρετούν συγκεκριμένες βιομηχανίες
- και ένα μεγάλο αριθμό μικρότερων λιμανιών με διαφορετικές χρήσεις (μικρά εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια, τουριστικές μαρίνες, μαρίνες τοπικής αυτοδιοίκησης κλπ...), που δικαιολογούνται από την γεωγραφική ιδιομορφία της Χώρας μας (μεγάλος αριθμός νησιών και μεγάλο μήκος ακτογραμμής).

Η πολυπλοκότητα αυτή στη μορφή του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος, δημιουργεί έντονα φαινόμενα δυσλειτουργίας και γραφειοκρατίας, σημαντική διαφυγή εσόδων, έλλειψη διαφάνειας και ανταποδοτικότητας των εσόδων τους και ισχνή επενδυτική δραστηριότητα.

Επομένως, σε αυτή την κρίσιμη στιγμή για την Χώρα μας υπάρχει αναγκαιότητα μίας περαιτέρω αναμόρφωσης του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. Η Ελληνική Κυβέρνηση θα πρέπει να αξιοποιήσει την Ευρωπαϊκή εμπειρία πάνω στα θέματα της Λιμενικής διακυβέρνησης, τις εξελίξεις στο Ευρωπαϊκό Λιμενικό σύστημα που έχουν δρομολογηθεί και θα συναντήσουμε τους επόμενους μήνες, τις απόψεις που θα διατυπωθούν στη σημερινή συνάντηση εργασίας αλλά και τις προτάσεις των Συμβούλων, προς το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), ώστε να διαμορφώσει μία Λιμενική πολιτική, που θα απαντά στις σύγχρονες προκλήσεις και θα ανταποκρίνεται στο νέο οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον. (Γ. Καστελλάνος Εκτ. Διευθυντής ΕΛΙΜΕ «Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος»)

Οι στόχοι αυτής της νέας αναμόρφωσης του Εθνικού Λιμενικού συστήματος θα πρέπει να είναι

1. Ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας των Ελληνικών λιμανιών μέσα στα πλαίσια ενός έντονου ανταγωνισμού στην Παγκόσμια και Μεσογειακή Λιμενική βιομηχανία.
2. Ο ορθολογικότερος και αποτελεσματικότερος τρόπος διαχείρισης των εσόδων και της περιουσίας των Ελληνικών λιμανιών.
3. Η αύξηση των εσόδων του Δημοσίου
4. Η προσέλκυση ελκυστικότερων και αποδοτικότερων επενδύσεων σε Λιμενική υποδομή και ανωδομή, που θα επηρεάσουν την σωστότερη λειτουργία τους.

5. Η διαφάνεια στη λειτουργία τους
6. Η ενίσχυση της τουριστικής εικόνας της χώρας.

Η στρατηγική ανάπτυξης του νέου Εθνικού Λιμενικού συστήματος θα πρέπει να βασίζεται στους παρακάτω κύριους άξονες:

1. Τον διαχωρισμό των θεσμικών αρμοδιοτήτων της "Λιμενικής Αρχής" και των επιχειρησιακών λειτουργιών των λιμανιών της χώρας μας. Ο διαχωρισμός θεωρείται απαραίτητος έτσι ώστε η Ρυθμιστική Λιμενική Αρχή να ασχολείται με την λειτουργία όλου του ρυθμιστικού πλαισίου, που θα διέπει το νέο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα και τα λιμάνια της Χώρας.
2. Την εξειδίκευση των λιμένων που θα ενταχθούν στο Εθνικό Λιμενικό σύστημα ανάλογα με την λειτουργία τους ( Εμπορικά, Επιβατικά, Τουριστικά ή Μικτής χρήσης λιμάνια) και μέσω μία νέας Διοικητικής μεταρρύθμισης την ένταξή τους σε ένα σύστημα λειτουργίας που θα αποτελείται από νέα εταιρικά σχήματα.
3. Την εφαρμογή διεθνών πρακτικών παραχώρησης λιμενικών υπηρεσιών που θα κατευθύνονται τόσο από τις σύγχρονες τάσεις που επικρατούν στην ανάπτυξη της Λιμενικής βιομηχανίας όσο και από τις καλές πρακτικές εφαρμογής σε άλλα κράτη - μέλη της Ε.Ε.

### **3.2. Όραμα και Αποστολή των Λιμένων**

Με εξωστρεφή Λιμενική και Επιχειρησιακή Πολιτική, ανάπτυξη συγκριτικού πλεονεκτήματος και ενεργή συμμετοχή σε Εθνικούς και Ευρωπαϊκούς φορείς, οι Οργανισμοί Λιμένος φιλοδοξούν να γίνουν πρότυπο ολοκληρωμένου Λιμενικού Οργανισμού με επενδύσεις που θα έχουν άμεσο θετικό αντίκτυπο τόσο στη ναυτική κοινότητα όσο και στις κοινωνίες των περιοχών που φιλοξενούν τα Λιμάνια που διαχειρίζεται, δημιουργώντας προϋποθέσεις αειφόρου ανάπτυξης και βελτίωσης της

ποιότητας ζωής.

Αποστολή των Οργανισμών Λιμένος είναι η απρόσκοπτη λειτουργία των Λιμανιών, η παροχή αδιάλειπτων υπηρεσιών, η συνεισφορά στην τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομική και κοινωνική ευημερία, η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης και συνεισφορά προστιθεμένης αξίας σε όλες τις περιοχές που επηρεάζονται από τις δραστηριότητες του και η υιοθέτηση ορθολογικών, αξιόπιστων και αποτελεσματικών πολιτικών για την εκπλήρωση του έργου του και την επίτευξη του οράματος του.

## **Αξίες**

Οι αξίες με βάση τις οποίες λειτουργούν οι Οργανισμοί αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της συνολικής δράσης, ξεπερνούν τα στενά όρια των εταιρικών επιδόσεων και εκφράζονται έμπρακτα τόσο μέσα από τη δουλειά και τα αποτελέσματα, όσο και μέσα από τις πρωτοβουλίες που παίρνουν για σημαντικά ζητήματα όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η κοινωνική συνεισφορά, η εθελοντική δέσμευση, η αειφόρος ανάπτυξη και η στήριξη του πολιτισμού.

Οι Οργανισμοί οφείλουν να επιδιώκουν την αριστεία να διασφαλίζουν την ποιότητα και την ασφάλεια που προσθέτουν αξία σε οτιδήποτε κάνουν. Οφείλουν επίσης να επενδύουν στην τεχνολογία και τους ανθρώπους για να μπορούν να παρέχουν έργα και υπηρεσίες άριστης ποιότητας στους ανθρώπους που τα χρησιμοποιούν.

## **Αποτελεσματικότητα**

Φροντίζουν τις ανάγκες των πολιτών και μένουν κοντά τους και μετά την ολοκλήρωση του όποιου έργου. Χτίζουν ισχυρές και μακροχρόνιες σχέσεις, παρέχουν εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου, παρακολουθούν διαρκώς τις εξελίξεις, και προβλέπουν και κατανοούν τις ανάγκες των πολιτών ακούγοντας προσεκτικά τις γνώμες και τα αιτήματά τους. Δρουν γρήγορα και αποφασιστικά ανταποκρινόμενοι



στις ανάγκες τους, γνωρίζοντας ότι η επιτυχία του έργου τους είναι απόλυτα συνυφασμένη με την ευημερία των πολιτών χρηστών.

## **Καινοτομία**

Προοδεύουν διαρκώς και καινοτομούν. Κάθε μέρα εργάζονται με γνώμονα αυτήν τη δέσμευση και την εφαρμόζουν σε κάθε έργο ή υπηρεσία που σχεδιάζουν. Μαθαίνουν, δημιουργούν τεχνογνωσία, εξελίσσονται διαρκώς και βελτιώνονται σε όλους τους τομείς για να επιτύχουν τους στρατηγικούς τους στόχους.

## **Κοινωνική Υπευθυνότητα**

Δεν πρέπει να ξεχνούν ποτέ πως υπηρετούν το φυσικό και το ανθρώπινο περιβάλλον. Η κοινωνική υπευθυνότητα αποτελεί για τους Οργανισμούς ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των δραστηριοτήτων τους καθώς μέσα από αυτή αποδεικνύουν έμπρακτα ότι βάζουν στο επίκεντρο τον άνθρωπο, όχι μόνο μέσα από τα λιμενικά έργα και υπηρεσίες που προσφέρουν, αλλά επιλέγοντας έναν πιο ολιστικό τρόπο προσέγγισης των σύγχρονων αναγκών τους. Ιδιαίτερα σε περιόδους όπως η σημερινή, που οι ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες δοκιμάζονται από τις οικονομικές συνθήκες, η προσφορά σε κοινωνικό επίπεδο οφείλει να είναι ένας βασικός άξονας δράσης.

## **ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ**

Ο νέος ρόλος του Οργανισμού είναι πολυδιάστατος και εκτείνεται σ' ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το νέο μοντέλο διοίκησης των λιμενικών εγκαταστάσεων θα βασίζεται καταρχήν στις υπάρχουσες νομοθετικές και διοικητικές δομές προκειμένου να είναι βιώσιμο, αλλά θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής και θα αναπτύσσει όσο το δυνατόν

καλύτερα τους παραγωγικούς εμπλεκόμενους φορείς, διευκολύνοντας την είσοδο καινοτόμων δράσεων και ωθώντας, επί τη βάση καλών πρακτικών, την ανάπτυξη και την αξιοποίηση υπαρχόντων πόρων σε νέους άξονες που θα υιοθετούν τις πρακτικές της «Γαλάζιας Ανάπτυξης» με κύριο εργαλείο την καινοτομία, εναρμονίζοντας τη λειτουργία του με τις Ολοκληρωμένες Θαλάσσιες Πολιτικές της ΕΕ.

Οι επιμέρους στόχοι της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης επιγραμματικά είναι:

1. Η αποτελεσματική και λειτουργική διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων
2. Η μείωση της γραφειοκρατίας
3. Η διευκόλυνση των επενδύσεων
4. Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και εισαγωγή νέων καινοτόμων υπηρεσιών
5. Η αξιοποίηση των υφισταμένων πόρων, υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού
6. Η αύξηση της παραγωγικότητας και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας
7. Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και θέσεων υψηλής εξειδίκευσης
8. Η αποφυγή διπλών επενδύσεων και η επίτευξη οικονομιών κλίμακας
9. Η διαφάνεια των διαδικασιών
10. Η αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων (δημοσίων ή ιδιωτικών)

11. Η εξεύρεση ρόλου για κάθε λιμένα και η αποφυγή εσωτερικού ανταγωνισμού
12. Η διευκόλυνση εισόδου και εξόδου νέων φορέων στο σύστημα
13. Η αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
14. Η εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου με το Ευρωπαϊκό
15. Η δημιουργία ευκαιριών και τέλος
16. Η ανάπτυξη Ενιαίας Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής με την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Επιπρόσθετα ο κάθε Οργανισμός, σαν ενεργό μέλος της ΕΛΙΜΕ φιλοδοξεί να συντελέσει στο έργο της Ένωσης και να αποτελέσει Θεσμικό Παράγοντα Εκσυγχρονισμού των Λιμενικών Πολιτικών καταθέτοντας εμπειριστατωμένες προτάσεις για την βελτίωση του θεσμικού πλαισίου Λειτουργίας των Λιμενικών Οργανισμών. Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω ο Οργανισμός φιλοδοξεί επίσης να αποτελέσει φορέα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της, αλλάζοντας την ταυτότητα της περιοχής σε όφελος της ευημερίας των κατοίκων του, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας.

## **Εξωστρέφεια**

Η Εξωστρέφεια αποτελεί μονόδρομο για την υγιή ανάπτυξη του Οργανισμού και τη δημιουργία των απαραίτητων προϋποθέσεων για υλοποίηση του προγράμματός του. Σ' αυτό το πλαίσιο, πολλοί Ο Οργανισμοί προωθούν και υλοποιούν τις ακόλουθες δράσεις:

## **Σύμπραξη με Ερευνητικά και Ακαδημαϊκά Ιδρύματα**

Σύνδεση της έρευνας και της καινοτομίας με την επιχειρησιακή ικανότητα, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας προκειμένου, με την αξιοποίηση και εφαρμογή των αποτελεσμάτων, να δημιουργηθούν συνθήκες διεθνών συνεργασιών, προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων και συνεργασιών από το εξωτερικό με παράλληλη αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας στα έργα και τις υπηρεσίες που σχεδιάζει ο Οργανισμός.

## **Σχεδιασμός μεγάλων έργων με γνώμονα την προσέλκυση Διεθνών Συνεργασιών**

Διεθνείς προδιαγραφές, Λεπτομερές και εμπειριστατωμένο Επιχειρηματικό Σχέδιο, σημαντικά στοιχεία Καινοτομίας, Πράσινη Ενέργεια, Προστασία και Ανάδειξη του περιβάλλοντος, απόλυτη εναρμόνιση με την πολιτική «Γαλάζιας Ανάπτυξης» συμμετοχή Ακαδημαϊκών φορέων και προοπτικές επέκτασης διαμορφώνουν ένα εξαιρετικά ελκυστικό περιβάλλον για την προσέλκυση Συνεργατών και Επενδυτών από το εξωτερικό.

## **Συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα**

Για τους παραπάνω λόγους και επιπρόσθετα για την δημιουργία θέσεων εργασίας, συνθηκών πρόσβασης στον Τουρισμό, αναπτυξιακών τουριστικών υποδομών κλπ. τα έργα που σχεδιάζονται αποτελούν εξαιρετικές υποψηφιότητες για ένταξη σε Ευρωπαϊκά Χρηματοδοτικά Προγράμματα

## **Διεθνείς διαγωνισμοί & Συνεργασίες με Στρατηγικούς Προμηθευτές**

Ενθάρρυνση της ανταγωνιστικότητας και της συμμετοχής στρατηγικών προμηθευτών στην υλοποίηση των έργων για μείωση του κόστους και αύξηση του δείκτη βιωσιμότητας.

### **3.3ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ**

#### **ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Η Γαλάζια Οικονομία βρίσκεται πολύ ψηλά στην ατζέντα του κάθε Οργανισμού και η Γαλάζια Ανάπτυξη αποτελεί σημαντικό άξονα της αναπτυξιακής πολιτικής του.

Σ' αυτό το πλαίσιο μελετά και σχεδιάζει τις δράσεις του σύμφωνα με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ, αλλάζοντας δραστικά την προσέγγισή του στα ζητήματα της θάλασσας. Ακολουθούν πια μια ολιστική προσέγγιση, συντονίζοντας τις διάφορες πολιτικές που ασκούνται στις θαλάσσιες λεκάνες, όπως την πολιτική του περιβάλλοντος, της ενέργειας, των μεταφορών, του τουρισμού, της αλιείας, της θαλάσσιας έρευνας κ.ά. εξοικονομώντας πόρους, αποφεύγοντας επικαλύψεις και αξιοποιώντας τον θαλάσσιο πλούτο με τον πιο αποδοτικό τρόπο. Δίνουν έμφαση στην βιωσιμότητα των πόρων και στην αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών.

#### **ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Παράλληλα με τη Θαλάσσια, ο Οργανισμός υιοθετεί και την εξειδικευμένη Ευρωπαϊκή

Λιμενική Πολιτική με στόχο:

Πιο αποδοτικούς λιμένες με επίκεντρο τη διαμόρφωση ενός ενιαίου πλαισίου για τις παραχωρήσεις λιμενικών εγκαταστάσεων.

Καλύτερες συνδέσεις λιμένων με την ενδοχώρα με μείωση του χάσματος ανάμεσα στους λιμένες, αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών και αύξηση των φορτίων που διακινούνται στην με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Βελτίωση πλαισίου για επενδύσεις με παροχή μεγαλύτερης αυτονομίας στις Λιμενικές Αρχές, πάντα όμως με διασφάλιση των όρων του ανταγωνισμού και επίβλεψη της λειτουργίας της αγοράς. Η μεγαλύτερη αυτονομία των λιμένων αναμένεται να προσελκύσει περισσότερες ιδιωτικές επενδύσεις καθώς θα μειωθεί σε σημαντικό βαθμό η παρεμβατικότητα του δημοσίου τομέα.

Κοινωνικό διάλογο διασφαλίζοντας καλές συνθήκες εργασίας. Ο Οργανισμός μέσω του συγκεκριμένου στόχου προσβλέπει στην πρόταση ενός ενιαίου κανονιστικού πλαισίου για ζητήματα λιμενεργασίας και ειδικότερα όσων άπτονται της υγιεινής και ασφάλειας, εκπαίδευσης και κατάρτισης.

## **ΒΙΩΣΙΜΗ / ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ – BLUE GROWTH**

Η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται στο επίκεντρο της Αναπτυξιακής Πολιτικής του Οργανισμού Λιμένος που φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει με επιτυχία την πρόκληση της εξασφάλισης μιας αμοιβαίας ενίσχυσης της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής ευμάρειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στηρίζεται σε τρεις πυλώνες, το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία, οι οποίοι συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν. Το ζητούμενο είναι να βρεθεί το αναπτυξιακό εκείνο πρότυπο που οδηγεί σε μια ισορροπία των τριών αυτών πυλώνων.

Στην νέα θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτελεί βασικό παράγοντα του αναπτυξιακού σχεδιασμού του Οργανισμού, η στρατηγική της «Γαλάζιας Ανάπτυξης» με τις πολιτικές που περιέχονται σε αυτή, επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων με καινοτόμες δράσεις που συμβάλουν στην ισορροπία της οικονομίας της κοινωνικής ευημερίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

## **ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και ειδικότερα το «Yachting» είναι ο κύριος άξονας γύρω από τον οποίο δομείται η αναπτυξιακή πολιτική του κάθε Οργανισμού.

Το Yachting είναι ο κλάδος που προσφέρει συγκριτικά πολύ καλύτερες ευκαιρίες απασχόλησης, επιχειρηματικότητας και ανάπτυξης, αλλά και ο μόνος που συμβάλλει τόσο καθοριστικά στην ενίσχυση των μικρών απομακρυσμένων νησιών και λιμανιών, τα οποία κυριολεκτικά επιβιώνουν παρέχοντας υπηρεσίες στα εκατοντάδες σκάφη που τα επισκέπτονται - και τα προτιμούν - αφού δεν έχουν υποδομές για να προσελκύσουν άλλου είδους τουρισμό.

Η Ελλάδα είναι ιδανικός προορισμός για Yachting (μέσα στους 10 καλύτερους του κόσμου κατά το έγκυρο NationalGeographic) αλλά και ιδανικός για την ανάπτυξη τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων (Μαρίνες) , η γενικότερη έλλειψη των οποίων (σε Εθνικό επίπεδο) αποτελεί το κύριο λόγο που το Yachting στην Ελλάδα –ανάμεσα στους 5 δημοφιλέστερους προορισμούς στον κόσμο- δεν έχει αναπτυχθεί όσο θα μπορούσε.

Στο πλαίσιο των παραπάνω ο Οργανισμός χρησιμοποιεί τα αναπτυξιακά εργαλεία που του παρέχονται από το Κράτος αλλά και ίδιους πόρους για να σχεδιάσει και κατασκευάσει βιώσιμες τουριστικές λιμενικές υποδομές σε απόλυτη συμφωνία με την φιλοσοφία της Γαλάζιας Ανάπτυξης.

## ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ

Ο Τομέας της Παροχής Υπηρεσιών σε τρίτους, είτε πρόκειται για άλλους Λιμενικούς Οργανισμούς είτε για Ιδιώτες - όπως ιδιωτικές, βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις που κατά νόμο δεν διαχειρίζονται οι Οργανισμοί - είναι σημαντικός τόσο για την αύξηση των εσόδων του Οργανισμού όσο και για την εγκαθίδρυσή του σαν φορέα ανάπτυξης.

Τα βασικά πεδία στα οποία δραστηριοποιείται για να αναπτύξει τον τομέα της Παροχής Υπηρεσιών είναι:

- Πραγματογνωμοσύνες
- Υδρογραφικές εργασίες (υπό ίδρυση Τμήμα στον Τομέα τεχνικών Υπηρεσιών)
- Τεχνικές Μελέτες λιμενικών έργων (Επισκευές – Συντηρήσεις – Επεκτάσεις - Νέα Έργα)
- Οικονομικές Μελέτες λιμενικών Έργων (Επιχειρηματικά Σχέδια, Μελέτες Βιωσιμότητας κλπ.)



## **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

Ο επιχειρησιακός σχεδιασμός αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του λειτουργικού μοντέλου του Οργανισμού Λιμένος που εκπονείται με:

Masterplan - ΠΕΑΛ

Πρόγραμμα ανάπτυξης περιφερειακών λιμένων

Πρόγραμμα συντήρησης, επισκευής και βελτίωσης λιμενικών υποδομών

## **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

Τα έργα των Οργανισμών Λιμένων χρηματοδοτούνται από:

- Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)
- Χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους (Ταμεία της Ε.Ε.)
- Δανειοδότηση
- Ιδίου Πόρους (Τέλη, παροχή Υπηρεσιών κλπ.)
- Τέλη παραχώρησης (δικαίωμα σύναψης Σύμβασης Παραχώρησης)

Ειδικά για την Γαλάζια Ανάπτυξη θα εκμεταλλευτούν τα χρηματοδοτικά εργαλεία της

Ευρωπαϊκής Ένωσης αφού τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία μπορούν να συγχρηματοδοτήσουν επενδύσεις στα πλαίσια του βιώσιμου τουρισμού σε σχέση με την ΤΠΕ, την επιχειρηματικότητα, την ανταγωνιστικότητα των ΜΜΕ, την ενεργειακή απόδοση, την απασχόληση και την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, κ.λπ. ενώ μπορούν να προωθήσουν την ανταλλαγή ορθών πρακτικών, τη δημιουργία διακρατικών δικτύων και συνεργατικών σχηματισμών.

Τέτοια Προγράμματα είναι:

- Το «Ορίζοντας 2020» που αποτελεί το χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για την εφαρμογή της στρατηγικής με τη γαλάζια ανάπτυξη ως ένα από τα βασικά του θέματα.
- Το πρόγραμμα-πλαίσιο COSME, που έχει ως στόχο να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των ΜΜΕ να αυξήσει τη ζήτηση, να διαφοροποιήσει την προσφορά και τα προϊόντα, να ενισχύσει την ποιότητα, την αειφορία, τη δυνατότητα πρόσβασης, τις δεξιότητες και την καινοτομία.
- Το πρόγραμμα «Δημιουργική Ευρώπη» που προσφέρει υποστήριξη για συνέργειες μεταξύ του πολιτιστικού τουρισμού και του οικοτουρισμού, συμπεριλαμβανόμενης της παράκτιας και θαλάσσιας κληρονομιάς.
- Το πρόγραμμα Erasmus+ που μπορεί να ωφελήσει τον τομέα από την άποψη της απασχόλησης, των νέων προγραμμάτων σπουδών όσον αφορά τον κλάδο και των καινοτόμων μορφών επαγγελματικής διδασκαλίας και κατάρτισης.
- Το πρόγραμμα LIFE+ μπορεί επιπλέον να συγχρηματοδοτήσει καινοτόμα σχέδια τα οποία επηρεάζουν τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό και την επάρκεια πόρων.
- Η πρόταση για το 7ο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον είναι επίσης

συνδεδεμένη με τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.

- Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων χρηματοδοτεί τις ΜΜΕ για επενδύσεις στον τουρισμό και/ή σε περιοχές σύγκλισης.

### **3.4 ΕΡΓΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ**

Το έργο του Οργανισμού Λιμένος περιλαμβάνει τέσσερεις (4) βασικές λειτουργικές δράσεις που συνοπτικά είναι:

#### **A. Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης**

Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα, η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων καθώς και ο σχεδιασμός και η εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων.

- Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα
- Η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων
- Η συντήρηση των υποδομών και των εγκαταστάσεων- εξοπλισμού
- Η συντήρηση του εξοπλισμού
- Ο Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων
- Η παραχωρήσεις προς εκμετάλλευση σε ιδιώτες ή άλλους δημόσιους φορείς

## **B. Η ρύθμιση της διαχείρισης – λειτουργίας**

Η διασφάλιση της ασφάλειας (Safety&Security) των πλοίων και των λειτουργιών διαχείρισης των φορτίων εντός του λιμένα, καθώς και η εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών που ισχύουν σε αυτά και σε άλλα πεδία όπως στην περιβαλλοντική προστασία και στους εργασιακούς κανονισμούς.

- Διασφάλιση ασφάλειας (Safety&Security) σε πλοία και φορτία
- Περιβαλλοντική διασφάλιση
- Εργασιακοί κανονισμοί
- Single Window
- Επιβολή προστίμων

## **Γ. Η Επιχειρησιακή λειτουργία**

Η Επιχειρησιακή λειτουργία καλύπτει την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες μπορούν σε γενικές γραμμές να ομαδοποιηθούν σε 3 κατηγορίες: α) την φυσική μεταφορά των αγαθών και των επιβατών μεταξύ στεριάς και θάλασσας, β) την παροχή τεχνικών ναυτικών υπηρεσιών (πλοήγηση, ρυμούλκηση και πρόσδεση) και γ) μια σειρά από άλλες δευτερεύουσες υπηρεσίες.

- Μεταφορά επιβατών

- Φορτοεκφόρτωση φορτίων
- Αποθήκευση και μεταφορά φορτίων εντός λιμένα
- Μεταφορά φορτίων εκτός λιμένα
- Λιμενικές Ναυτικές Υπηρεσίες (πλοήγηση, ρυμούλκηση πρόσδεση)
- Λιμενικές δευτερεύουσες υπηρεσίες (πετρέλευση, ενέργεια, κατάλοιπα κλπ.)

## **Δ. Η Διαχείριση της κοινότητας**

Η «Διαχείριση της Κοινότητας» είναι μια συντονιστική λειτουργία, που προορίζεται να επιλύσει προβλήματα συλλογικής δράσης μέσα και έξω από την περιοχή του λιμανιού, όπως τα σημεία συμφόρησης εντός της χερσαίας ζώνης και στις εξόδους του λιμένα, την κατάρτιση και την εκπαίδευση του προσωπικού, τις Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών, το μάρκετινγκ και την προώθηση, καθώς και την εισαγωγή καινοτομιών και την διεθνοποίηση.

- Διαφήμιση – μάρκετινγκ – Ηλεκτρονική Πολιτική
- Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού
- Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών
- Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομίες (RDI Research, Development, innovation)
- Μη λιμενικές υπηρεσίες διασύνδεση με ενδοχώρα κλπ.

Για την ολοκλήρωση των παραπάνω λειτουργικών δράσεων, ο Οργανισμός Λιμένων ακολουθεί τα εξής 5 στάδια:

1. Επιτελικό στάδιο (Planning): Στο Στάδιο αυτό αφού έχει διαγνωστεί η ανάγκη και βάσει του οράματος του ΟΛΝΕ τίθενται οι στόχοι και οι προδιαγραφές για την υλοποίησή του.
2. Σχεδιαστικό στάδιο (Design): Στο Στάδιο αυτό υλοποιούνται όλες οι αναγκαίες ενέργειες για την ωρίμανση της δράσης, την ποσοτική και ποιοτική εκτίμησή της και λαμβάνονται οι απαραίτητες άδειες για την εκτέλεσή της .
3. Συμβουλευτικό Στάδιο (Consultation): Στο Στάδιο αυτό που διαρκεί καθ' όλη την διάρκεια ζωής της δράσης, αλλά κυριότερα στα 2 πρώτα στάδια, προβάλλονται οι απαιτήσεις και οι παρατηρήσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων και στην συνέχεια επί τη βάσει των στοιχείων αυτών επιλέγεται το μέγεθος της παρέμβασης σε κάθε ένα από τα υπόλοιπα στάδια
4. Επιχειρησιακό- Εφαρμοστικό Στάδιο (Implementation): κατά την διάρκεια του σταδίου αυτού μπαίνει σε εφαρμογή και λειτουργεί η προδιαγεγραμμένη δράση όπως αυτή έχει ενταχθεί στο λειτουργικό τμήμα του λιμένος. Πρόκειται για έργο ή παροχή υπηρεσιών ή επιβολή κανόνων.
5. Ελεγκτικό Στάδιο (Controlling): Για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος απαιτείται ο έλεγχος σε κάθε δράση ώστε αφ' ενός να αποφεύγονται αστοχίες και αφετέρου να βελτιώνεται το προϊόν. (Προφίλ Οργανισμού Λιμένων Ν. Εύβοιας [www.olne.gr](http://www.olne.gr))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΒΙΒΛΙΟΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

### 4.1 Οικονομική Κρίση και Εγχώρια Ναυτιλία

Ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την οικονομία της χώρας, γεγονός που καταδεικνύεται και από τις περιορισμένες σχετικά επιπτώσεις που είχε η πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση στον κλάδο παρά το γεγονός ότι επέφερε μείωση ρευστότητας που δεν είναι πλέον διαθέσιμη για τη χρηματοδότησή του. Κατά συνέπεια, η επίτευξη και διατήρηση της ποιότητας στον κλάδο αποτελεί κρίσιμο στόχο της ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ελληνική Ναυτιλία που τα τελευταία χρόνια λοιπόν αντιμετωπίζει μια από τις μεγαλύτερες περιόδους κρίσης ανταποκρίνεται με επιτυχία στην παγκόσμια κρίση, επιδεικνύοντας εξαιρετική αντοχή, χαρακτηριστικό ενός επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που ιστορικά πλέον έχει καθιερωθεί και κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία. Η αξιοσημείωτη αυτή αντοχή οφείλεται στην έγκαιρη και σε βάθος ανανέωση του στόλου στα προηγούμενα χρόνια ευφορίας της ναυλαγοράς και της πλούσιας χρηματοδότησης του κλάδου της Ναυτιλίας από τις Χρηματαγορές το ίδιο προηγούμενο διάστημα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι γνωρίζουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές ώστε να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο δυνατό όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου. Η γνώση της συγκυρίας και του κύκλου ζωής ενός караβιού είναι για τον Έλληνα πλοιοκτήτη ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών στην Ναυτιλιακή παγκόσμια αγορά. (Πτυχ. Εργασία ομάδας σπουδαστών ΤΕΙ Δυτ. Ελλάδας-Πάτρα 2016 Εισηγ: Βαφειάδης Απ.)

Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 20,28% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 17,42% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt. Οι ναυπηγικές παραγγελίες βελτίωσαν την μέσο όρο ηλικίας

του ελληνόκτητου στόλου. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2010 μειώθηκε στα 11,6 έτη συγκρινόμενος με 11,9 το 2009 (ενώ του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,9 έτη). Η ελληνόκτητη ναυτιλία το 2009 βρέθηκε στη δεύτερη θέση παγκοσμίως με 2974 πλοία (μεγαλύτερα των 1000 τόνων γκρος κατά μονάδα) συνολικής χωρητικότητας 173,54 εκατομμύρια dwt. Ο στόλος αυτός αντιπροσωπεύει το 14,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dwt. ([www.kathimerini.gr/.../o-ellhnokthtos-stolos-paramenei-o-megalyteros-se-pagkosmia-ia-...](http://www.kathimerini.gr/.../o-ellhnokthtos-stolos-paramenei-o-megalyteros-se-pagkosmia-ia-...))

Η ελληνική σημαία είναι πέμπτη στη παγκόσμια κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τόνους dwt. Επιπλέον, τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κρατών- Μελών της Ε. Ε. αποτελούν το 39,7% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Οι ναυτιλιακές εταιρίες που ήταν εγκατεστημένες στην Ελλάδα φτάνουν τις 1.300, ενώ 200.000 άτομα απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Επίσης, το 2009, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανήλθαν σε 13.552 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 5,68% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και καλύπτοντας 30,58% του εμπορικού ελλείμματος της Ελλάδας. Οι περισσότεροι Έλληνες ναυτιλιακοί παράγοντες εκτίμησαν ότι η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος και της συνεισφοράς του κλάδου της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία εξαιτίας της κρίσης, είναι παροδική για το 2009. Όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρώπη, με 916 ευρώ, με πρώτη τη Δανία και Τρίτη τη Νορβηγία. Τα έσοδα από τη ναυτιλία θα μπορούσαν να αυξηθούν σημαντικά εφόσον είχε οργανωθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα παροχής υπηρεσιών προς το πλοίο και είχε αναδιαρθρωθεί η επισκευαστική και ναυπηγική βιομηχανία. ([www.kathimerini.gr/.../kyriarxei-stis-8alasses-h-ellhnikh-naytilia-poy-isxyroipoieitai-e...](http://www.kathimerini.gr/.../kyriarxei-stis-8alasses-h-ellhnikh-naytilia-poy-isxyroipoieitai-e...) )

Η γενική παρατήρηση ότι, η ανάπτυξη της Ναυτιλίας μιας χώρας εξαρτάται από το μέτρο διεισδύσεως του οικονομικού βίου της στην παγκόσμια οικονομία, δεν ισχύει για την Ελλάδα. Η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες που η Ναυτιλία, κατά το μεγαλύτερο της μέρος, αναπτύχθηκε και ζει ελεύθερα μακριά από κάθε εξάρτηση



από τον εθνικό οικονομικό της βίο και εμπόριο. Η ελληνική Ναυτιλία εκπροσωπεί τον τύπο του κατ' εξοχή ελεύθερου επιχειρηματία στο διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, που αναπτύχθηκε με τη δική του δύναμη και τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Υποστηρίζεται έντονα, ως προς τον εθνικό χαρακτήρα της οικονομίας της χώρας μας, ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Η άποψη αυτή όταν διατυπώνεται έτσι απόλυτα, παραβλέπει το σιωπηλό και αφανή, μέχρι κάποιου σημείου, αλλά εξίσου σπουδαίο, για την εθνική και κοινωνική οικονομία της χώρας ρόλο της Ναυτιλίας, που κατά τις τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της. (Διπλωμ. Εργασία Φοιτ. Δόγανου Νικ στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπ. Αιγαίου)

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει στην κορυφή των θαλάσσιων μεταφορών για περίπου τα τελευταία 30 χρόνια, διατηρώντας ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω της γεωπολιτικής θέσης της χώρας και της κατοχής εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε επίπεδο επιχειρησιακής διαχείρισης, σε συνδυασμό με άλλες μεταβλητές κόστους που συμβάλλουν σε αυτήν την επιτυχία. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χώρο της μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping), ενώ ένα μικρό ποσοστό δραστηριοποιείται στην αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, εξυπηρετώντας κατά βάση τοπικές και περιφερειακές αγορές. Υπάρχουν, επίσης, λίγες εταιρίες που λειτουργούν σε τακτικές γραμμές, αλλά η συντριπτική πλειοψηφία έχει αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της λειτουργίας τους στις αγορές μεταφοράς χύδην φορτίων. Μπορούν να διεξαχθούν μελλοντικές έρευνες και για άλλους ομίλους, ιδίως για εκείνους που επιθυμούν να είναι ναυτιλιακοί όμιλοι προσανατολισμένοι προς την υπηρεσία, προκειμένου να συντονίσουν την ανάπτυξή τους μεταξύ λιμενικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. ( Wei Zhang, Jasmine Siu Lee Lam, School of Civil and Environmental Engineering, Nanyang Technological University, Singapore. )

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι εμφανής σε πολλά μεγέθη της αγοράς. Η Ελλάδα έλεγχε το 2010 το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας σε όρους μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, αντιστοιχώντας σε ποσοστό 16,2% της παγκόσμιας αγοράς. Οι Theotokas & Progolaki (2004) υποστηρίζουν πως τα

βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας, προέρχονται κυρίως από την επιχειρησιακή τους λειτουργία, η οποία σχετίζεται με τα δομικά χαρακτηριστικά και τους τρόπους διαχείρισης που επιτρέπουν τον έλεγχο του κόστους, και από τις επενδυτικές στρατηγικές, οι οποίες βασίζονται στη συσσώρευση κερδών από τις πωλήσεις και αγορές πλοίων που χρησιμοποιούνται, στη συνέχεια, για την επέκτασή τους σε νέες αγορές ή για την κάλυψη ζημιών σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης στις αγορές εμπορευμάτων. ( Έρευνακαθ. Θεοτοκάς και κας Προγουλάκη 2004)

Όσον αφορά τα πλοία ελληνικής σημαίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως (65 εκατομμύρια dwt), ακολουθούμενη από την Κινέζικη (46 εκατομμύρια dwt). Ωστόσο, σε όρους αριθμού πλοίων, η Ελλάδα, με συνολικά 3213 πλοία, υστερεί σε σχέση με τις προαναφερθείσες χώρες, καταδεικνύοντας έτσι το γεγονός ότι τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία μεταφέρουν μεγαλύτερα ποσοστά εμπορευμάτων κατά μέσο όρο (Theotokas, 2007). Η διαφορά αυτή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην προτίμηση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, τα οποία τείνουν να είναι μεγαλύτερα από τα πλοία γενικών φορτίων. Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των εγχώριων επιχειρήσεων, οι ελληνικές ναυτιλιακές είναι είτε οι κύριες εταιρείες ιδιοκτησίας ή εταιρείες διαχείρισης πλοίων, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του εδρεύει σε τρίτες χώρες, με τον κύριο ιδιοκτήτη ή διαχειριστή να σχετίζεται με κάποιο μέλος της οικογένειας κύριας ιδιοκτησίας. (Maritime Policy & Management 34 (4), 383-403, 2007J. Theotokas)

Τέλος, αναφορικά με τη δομή του κλάδου, η ευρεία ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνει εταιρείες ιδιοκτησίας και διαχείρισης κυρίως πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων, παρόχους υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, όπως ναυλομεσίτες και πράκτορες, εταιρείες παροχής εξειδικευμένων νομικών συμβουλών, εταιρείες χρηματοδότησης και θαλάσσιας ασφάλισης, προμηθευτές θαλάσσιου εξοπλισμού και ναυτικής εκπαίδευσης. Το υπόλοιπο 25% του κλάδου αποτελείται από επιχειρήσεις αλιείας, ακτοπλοΐας, λιμενικές αρχές και ναυπηγικές επιχειρήσεις.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτουν παράγωγο ζήτηση. Πρακτικά, αυτό σημαίνει, πως σε περιόδους ύφεσης ή οποιασδήποτε αρνητικής οικονομικής διαταραχής από την πλευρά της ζήτησης, μεταβάλλεται αντίστοιχα κι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες με αποτέλεσμα τις έντονες διακυμάνσεις των ναύλων στις βασικές ναυλαγορές και κατ' επέκταση τις έντονες διακυμάνσεις στα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα αυτού, οι ναυτιλιακές εταιρείες να ακολουθούν μια ισορροπημένη στρατηγική σχετικά με τις ναυλώσεις ώστε να δημιουργούν χαρτοφυλάκιο τέτοιο το οποίο θα αξιοποιεί αποτελεσματικά την συγκυρία μειώνοντας ταυτόχρονα τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν από ενδεχόμενη πτώση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών. (φοιτ. Αρβανιτίδη επιβλ. Γεωργίτσης-Μοντέλο Εταιρικής Διακυβέρνησης στη Ναυτιλία)

Στην ναυτιλία, παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συνύπαρξης και του ανταγωνισμού των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών και πολλές φορές διαφορετικών οργανωτικών και διοικητικών μεθόδων με διαφορετικές στρατηγικές, τακτικές και πολιτικές. Μία μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα πλοίο, μπορεί να ανταγωνίζεται όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία αντίστοιχου τύπου τα οποία κινούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους. Βέβαια, το φαινόμενο αυτό φαίνεται να λαμβάνει μικρότερες διαστάσεις τα τελευταία έτη, καθώς το μέγεθος της εταιρείας καθίσταται παράγοντας που συμβάλλει όλο και περισσότερο στην δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος καθώς οι μεγάλες σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να επενδύσουν στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων τους, γεγονός πολύ δυσκολότερο για μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα ή δύο πλοία με ίδιο όμως μέσο κόστος. (φοιτ. Αρβανιτίδη, επιβλ. Γεωργίτσης-Μοντέλο Εταιρικής Διακυβέρνησης στη Ναυτιλία)

## 4.2. Η χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία

Παρά τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να είναι ο ισχυρός παίχτης στη διεθνή σκακιέρα με το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης να είναι ελληνικές. Σύμφωνα με τον γ.γ Εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών, η Ελλάδα δεν θα κινδύνευε να τεθεί στο περιθώριο αν το κράτος αξιοποιούσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη και άλλων κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αποκομίζοντας πολύ περισσότερα οφέλη από τα 140 δισ. ευρώ που έχουν εισρεύσει στην ελληνική οικονομία μόνο την Τελευταία δεκαετία.

Στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ.(7,9% του ΑΕΠ). Οι Έλληνες εφοπλιστές στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2008, φέρεται να έχουν σε εξέλιξη ναυπηγικό πρόγραμμα 45 δισεκατομμυρίων δολαρίων που αντιστοιχεί σε 930 υπό παραγγελία πλοία με συνολική χωρητικότητα 77,8 εκατομμύρια κόρους ή ποσοστό 8,4% επί των παγκόσμιων παραγγελιών νέων πλοίων.

Τα δανειακά χαρτοφυλάκια των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών στα τέλη του 2007 ανέρχονταν σε 67 δισεκατομμύρια δολάρια αυξημένα κατά 44,3% σε σχέση με το 2006 που ήταν 46,39 εκατομμύρια δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι εν μέσω κρίσης, κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου 2008, εκ μέρους ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών υπεγράφησαν συμφωνίες για ναυπήγηση 19 πλοίων και 7 ορτίον συνολικής αξίας 1,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, γεγονός που δείχνει τη δυναμική που διατηρεί ακόμη μεγάλο μέρος της ελληνόκτητου ναυτιλίας.

Τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφτασαν το 2007 τα 17 δισ. ευρώ, ήτοι 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006 - 2007.

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο ΙΤΣ κατά 33,6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων € 2,3 δισ. (περίπου 0,95% του ΑΕΠ) από το υψηλό επίπεδο του 2008. (Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110)

### **4.3. Ελληνική Ναυτιλία και Ελληνικό Χρηματιστήριο**

Το χρηματιστήριο όπως για κάθε επιχείρηση έτσι και για την ναυτιλία είναι μια αξιόλογη πηγή χρηματοδότησης. Εκδίδοντας μετοχές μπορεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση να χρηματοδοτήσει την επέκταση της άτοκα και χωρίς να πρέπει να αναλάβει ένα τραπεζικό δάνειο. Με άλλα λόγια το χρηματιστήριο είναι μια πηγή άντλησης μεγάλου ύψους κεφαλαίου με ελάχιστο κόστος δίνοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης της ελληνικής κεφαλαιαγοράς για άντληση κεφαλαίων δεδομένης της ανταπόκρισης των εταιρειών στις ανάγκες ανανέωσης και επέκτασης του στόλου τους. Εδώ όμως προκύπτουν κάποια πολύ σοβαρά θέματα προς εξέταση. Γιατί δεν έχουμε εισαγωγή καμίας ποντοπόρου εταιρείας στο Χ.Α.Α.

Ο νόμος 2843/2000 που διέπει το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηρίστηκε από τους έλληνες πλοιοκτήτες (επιλογή 10/2000,σελ.98) ότι έφερνε μία τελείως διαφορετική φιλοσοφία από την δική τους και ότι υιοθετεί μία τελείως άλλη προσέγγιση από την δική τους.

Ο νόμος από την πλευρά του θέλει να επιβάλλει την μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και οι πλοιοκτήτες από την πλευρά τους θέλουν από τον νόμο να εφεύρει τρόπους να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά τους και τη κερδοφορία τους. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έκανε μία πρόταση έξι σημείων και προέκυψε ο τροποποιητικός νόμος του 2002. Οι εταιρείες που θέλουν να εισηχθούν στο ΧΑΑ θα έχουν μία ονομασία της Εταιρείας Επενδύσεως στην Ποντοπόρο Ναυτιλία(Ε.Ε.Π.Ν).

Οι νομοθέτες κατάλαβαν το πόσο αυστηροί ήταν στον πρώτο νόμο γύρω από τους τρόπους διαχείρισης του κεφαλαίου και των αποθεματικών των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και το τρόπο διανομής των μετοχών όπου λογικό είναι οι έλληνες πλοιοκτήτες να μην θέλουν να χάσουν την ελευθερία που έχουν με το υπάρχον καθεστώς στο θέμα της φορολογίας τους. Το μεγαλύτερο λοιπόν πρόβλημα για τους έλληνες πλοιοκτήτες στο να εισέλθουν στο ελληνικό χρηματιστήριο είναι η επιβολή φορολογίας στα κέρδη τους όπου μέχρι τώρα είναι αφορολόγητα αφού διέπονται από τον νόμο '89 περί των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα για την εισαγωγή των ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ είναι η επικινδυνότητα που έχουν. Οι εταιρείες αυτές λόγω του ναυτιλιακού κύκλου έχουν μεγάλη μεταβλητότητα στα κέρδη λόγω των περιόδων χαμηλών και υψηλών κερδών. Από την άλλη οι επενδυτές προτιμούν σταθερά κέρδη κάθε χρόνο στο μετοχικό τους κεφάλαιο. Για παράδειγμα αυτή την εποχή η ναυτιλία γνωρίζει μια τεράστια άνθηση λόγω της Κίνας κυρίως και βρίσκεται σε μεγάλη κορύφωση. Κανείς όμως δε μπορεί να προβλέψει πια θα είναι η κατάσταση της ναυτιλίας μετά από ένα χρόνο ή ακόμα και μετά από ένα 6-μηνο. Στο παρελθόν έχουμε παραδείγματα μεγάλων εταιρειών που εξαιτίας των μεγάλων δανειακών ανοιγμάτων που είχαν κάνει σε περιόδους άνθησης δεν άντεξαν και διαλύθηκαν όταν ήρθε η περίοδος της κρίσης.

Έχουν επενδυθεί κεφάλαια τεραστίων διαστάσεων στη Ναυτιλία ειδικά σε περιόδους άνθησης των διεθνών κεφαλαιαγορών. Για την ελληνική κεφαλαιαγορά θα ήταν αδύνατο να μπορεί να συγκεντρώσει τόσα μεγάλα ποσά σε περιπτώσεις εισαγωγής αυτών των εταιρειών. Για το λόγο αυτόν κυρίως αλλά και για τους προλεχθέντες οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κάνει την εισαγωγή των εταιρειών τους στα διεθνή χρηματιστήρια με κύριο αυτό της Νέας Υόρκης.

#### **4.4. Οργανισμοί Λιμένων και Ελληνικό Χρηματιστήριο**

Οι δύο μεγαλύτεροι λιμένες της Ελλάδος εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο (το 2001 ο ΟΛΘ Α. Ε. και το 2003 ο ΟΛΠ Α. Ε.), διαθέτοντας σε επενδυτές το 25,5% των μετοχών τους. Σήμερα οι Οργανισμοί Λιμένος έχουν παραχωρήσει στο ΤΑΙΠΕΔ μεγάλο μέρος ή όλο το μετοχικό τους κεφάλαιο, μεταβιβάζοντας έτσι όλα τα δικαιώματά τους στο Ελληνικό Δημόσιο.

Πιο αναλυτικά, με αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιάρθρωσης και Αποκρατικοποίησης το 2011<sup>5</sup> και 2012<sup>6</sup>, οι Οργανισμοί Λιμένος Θεσσαλονίκης και Πειραιώς μεταβίβασαν στο ΤΑΙΠΕΔ μετοχές που αντιστοιχούν στο 23% του μετοχικού τους κεφαλαίου, καθιστώντας το Ταμείο κύριο μέτοχο των δύο εταιρειών.

Οι μετοχές των υπόλοιπων δέκα οργανισμών μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ το Νοέμβριο του 2012, σε ποσοστό που αντιστοιχεί στο 100% του μετοχικού τους κεφαλαίου. Εκτός ΤΑΙΠΕΔ, παραμένει μόνο, ο 13ος Οργανισμός Λιμένων Νομού Εύβοιας, ο οποίος ιδρύθηκε μετέπειτα το 2013.

#### **4.5. Ένωση Λιμένων Ελλάδος**

Η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) ιδρύθηκε από τους Οργανισμούς Λιμένων το 2002, με σκοπό τη διεκπεραίωση των θεμάτων που αφορούν τα ελληνικά λιμάνια σύμφωνα με την ελληνική, ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία.

Είναι αστική εταιρεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και φέρει την επωνυμία «Ένωση Λιμένων Ελλάδος», με διακριτικό τίτλο Ε.ΛΙΜ.Ε. Για τις δραστηριότητες της στο εξωτερικό χρησιμοποιεί την επωνυμία “Hellenic Port Association”. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στον Πειραιά και τα γραφεία της βρίσκονται εντός των εγκαταστάσεων του ΟΛΠ.

Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται στα τριάντα έτη από την καταχώρηση στα Βιβλία Εταιριών του Πρωτοδικείου της έδρας της, της συστατικής πράξης και του αρχικού

καταστατικού της.

Τα μέλη της είναι δεκατρία και έχουν τη μορφή ανώνυμης εταιρείας.

Πρόκειται για τους Οργανισμούς Λιμένα Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας, Πειραιώς, Ραφήνας και Ν. Εύβοιας. Επίσης έχει μέλη – παρατηρητές που έχουν τη μορφή Λιμενικού Ταμείου (Ν.Π.Δ.Δ.) και συμμετέχουν σε όλες τις διαδικασίες της εταιρείας χωρίς να έχουν δικαίωμα ψήφου.

Αντικείμενό της είναι η αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που αφορούν τους λιμένες μέσα στο πλαίσιο της Ελληνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας. Σκοπός της είναι η δημιουργία θέσεων και προτάσεων για την ανάπτυξη όλων των Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας, της λιμενικής βιομηχανίας και των μεταφορών.

Η Ένωση Λιμένων Ελλάδος στοχεύει:

- i) στην ανάπτυξη λιμενικής πολιτικής που θα διευκολύνει τις δραστηριότητες των μελών της
- ii) τη συμμετοχή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη και
- iii) την δημιουργία εύρωστων και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών που να καλύπτουν τις ανάγκες που προκύπτουν από τη χρήση των λιμένων.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, έκανε τα μέλη της Ε.ΛΙ.ΜΕ. να αποφασίσουν τη δημιουργία της Επιτροπής Λιμένων Κρουαζιέρας, η οποία έχει σαν αντικείμενο εργασιών, την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια της Ελλάδας, ελέγχεται από την Ε.ΛΙ.Μ.Ε. και αποτελείται τόσο από τους Οργανισμούς Λιμένος Ελλάδος, όσο και από Λιμενικά Ταμεία που διαχειρίζονται λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας, με πολύ σημαντική κίνηση. Πρόκειται για τα Λιμενικά Ταμεία Θήρας, Μυκόνου, Δωδεκανήσου (Ρόδος), Πάτμου, Κω και



Πύργου(Κατάκολο).

Στο μέλλον έχει προγραμματιστεί η ένταξη στην Επιτροπή και άλλων λιμένων κρουαζιέρας για την καλύτερη αντιμετώπιση των θεμάτων που αφορούν τον κλάδο της κρουαζιέρας. Είναι επίσης αναγκαίο το σύστημα λιμένων να καθορίζει περισσότερα κριτήρια στις στρατηγικές του που θα το βοηθήσουν να αντιμετωπίσει τις προσεχείς αλλαγές της επόμενης 20ετίας στη λιμενική βιομηχανία.([www.elime.gr](http://www.elime.gr))

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Σύμφωνα με το νόμο 2932/01 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» τα λιμενικά ταμεία Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Όλοι οι Οργανισμοί είναι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στις επόμενες σελίδες ακολουθεί σύντομη παρουσίαση συγκεκριμένων Οργανισμών Λιμένων που θα χρησιμοποιήσουμε παρακάτω στην μελέτη μας.

### **5.1. Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.**

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο σε έκταση στην Ελλάδα. Με τις ακτοπλοϊκές του γραμμές συνδέει την υπόλοιπη Ελλάδα με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη, ενώ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προσεγγίζουν το λιμάνι πολλά κρουαζιερόπλοια. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί μεγάλο εμπορικό διακομιστικό κέντρο που μεταφέρονται εμπορεύματα από και προς όλο τον κόσμο.

Το λιμάνι περιλαμβάνει τον Κεντρικό Λιμένα, τον Λιμένα Δραπετσώνας, τον Λιμένα Ηρακλέους, τον Λιμένα Ν. Ικονίου, την ακτή Περάματος και τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα της Κυνόσουρας Σαλαμίνας.

Ανάλογα με το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού διακρίνονται α) σε λιμάνι εξυπηρέτησης επιβατικής κίνησης β) σε λιμάνι εξυπηρέτησης εμπορευματικής κίνησης και γ) σε λιμάνι εξυπηρέτησης ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. ([www.olp.gr](http://www.olp.gr))

## **5.2. Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.**

Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί κυρίως μετακίνηση επιβατών και οχημάτων και σε πολύ μικρότερο βαθμό φορτία και εμπορεύματα. Εκτός τις υπηρεσίες ελλιμενισμού που προσφέρει ο Οργανισμός στα πλοία μεσολαβεί και για την διαχείριση αποβλήτων.

Ο Οργανισμός στοχεύει στην κατασκευή υποδομών που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες της επιβατικής κίνησης αλλά και στην αξιοποίηση των υπαρχουσών υποδομών.

Επίσης επιθυμεί να μετατρέψει το Παλιό Λιμάνι σε σύγχρονη μαρίνα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής για τις ανάγκες της τουριστικής κίνησης, ενώ παράλληλα προχωρεί και σε εργασίες για το αλιευτικό καταφύγιο της περιοχής. ([www.rafinaport.gr](http://www.rafinaport.gr))

## **5.3. Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.**

Η πόλη της Αλεξανδρούπολης βρίσκεται στη θέση της αρχαίας Σάλης η οποία από τον 5ο π.Χ. αιώνα είχε έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην περιοχή. Το 1850 δημιουργείται ο πρώτος οικισμός ψαράδων, με το όνομα Δεδέ Αγάτς, ο οποίος τα επόμενα χρόνια με τη δημιουργία σιδηρόδρομου μετατράπηκε σε σημαντικό λιμάνι.

Σήμερα η «Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.» έχει στη δικαιοδοσία της το λιμένα Αλεξανδρούπολης, το αλιευτικό καταφύγιο Μάκρης, το λιμάνι Καμαριώτισσας της Σαμοθράκης και το αλιευτικό καταφύγιο Θέρμων της Σαμοθράκης.

Σκοπός της εταιρείας είναι η παροχή λιμενικών υπηρεσιών, ο ελλιμενισμός των πλοίων και η διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων. Επίσης η κατασκευή και εκμετάλλευση λιμενικών υποδομών και η ανάληψη δραστηριοτήτων για μέγιστη εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα.

Όλα αυτά είναι εφικτά αφού η Αλεξανδρούπολη μπορεί να πραγματοποιεί μεταφορές μέσω της Εγνατίας Οδού, όσο επίσης και διαμέσου των σιδηροδρομικών γραμμών που ξεκινούν από τη Θεσσαλονίκη και καταλήγουν στα σύνορα Τουρκίας αλλά και της Βουλγαρίας. Διαθέτει δε και μεγάλο αερολιμένα.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών του λιμένα η εταιρεία προχωρεί στην υλοποίηση δύο έργων υποδομής: 1) Σιδηροδρομική σύνδεση νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων λιμένα Αλεξανδρούπολης, με φορέα υλοποίησης την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ και 2) Ολοκλήρωση εκβάθυνσης λιμενολεκάνης και εκσκαφής λιμένα με φορείς υλοποίησης το Υπουργείο Υποδομών - Μεταφορών /Γ.Γ.Δ.Ε. /Διεύθυνση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων (τ.Δ4). ([www.ola-sa.gr](http://www.ola-sa.gr))

#### **5.4. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο της Βορείου Ελλάδος, το οποίο λόγω της γεωγραφικής του θέσης διευκολύνει τις διεθνείς μεταφορές. Βρίσκεται περίπου στο μέσο της Εγνατίας οδού και στην αφετηρία του κάθετου οδικού άξονα προς την Κεντρική Ευρώπη. Επίσης στην αφετηρία του σιδηροδρομικού δικτύου προς κεντρική Ευρώπη αλλά και προς τις ανατολικές χώρες της Ευρώπης και των Βαλκανίων αλλά και της Ασίας με πρώτο σταθμό την Τουρκία. Επίσης αποτελεί κόμβο και των διεθνών αερομεταφορών.

Το 1930 ιδρύθηκε το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης με σκοπό την διαχείριση του λιμένα, η οποία το 1970 ανατέθηκε στον Ο.Λ.Θ. Οι υπηρεσίες που προσφέρει σήμερα ο λιμένας είναι ο ελλιμενισμός εμπορικών πλοίων, η φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση εμπορευμάτων στους χώρους του λιμένα και η εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων. ([www.thpa.gr](http://www.thpa.gr))

## **5.5. Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.**

Το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας εγκαινιάστηκε το 2003 και αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο καθώς εκεί συναντώνται οι άξονες Εγνατίας και Ιόνιας Οδού, επιτρέποντας μετακινήσεις σε ολόκληρη την Ελλάδα και το εξωτερικό καθώς βρίσκεται στις ακτές του βόρειου Ιονίου που αποτελεί προέκταση της Αδριατικής.

Τα πλοία μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα προς και από τα νησιά του Ιονίου και τα λιμάνια της Ιταλίας. Η ετήσια διακίνηση εμπορευμάτων φτάνει τα 2 εκ. τόνους και γίνεται μέσω φορτηγών διεθνών μεταφορών, χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα αποθήκευσης εμπορευμάτων στους χώρους του λιμανιού καθώς δεν υπάρχουν κατάλληλες υποδομές. ([www.olig.gr](http://www.olig.gr))

## **5.6. Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.**

Οι μεταφορές μέσω του λιμανιού του Βόλου ξεκίνησαν από τη νεολιθική εποχή όπως αποδεικνύουν αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής, με αρχικό προορισμό τη Μακεδονία και τη Θράκη. Από τον Βόλο ξεκίνησε σύμφωνα με τη μυθολογία ο Ιάσοντας την Αργοναυτική εκστρατεία.

Στους επόμενους αιώνες ο Βόλος εξελίχθηκε σε σημαντικό κέντρο μεταφορών, με πλοία που κατέπλεαν στο λιμάνι από τη Μικρά Ασία και πολλές χώρες Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Το Λιμενικό Ταμείο Βόλου ιδρύθηκε το 1881 και είχε σαν στόχο την κατασκευή έργων υποδομής για την καλύτερη λειτουργία του λιμανιού.

Αρχικά λειτούργησε σαν Ν.Π.Δ.Δ. υπό την εποπτεία του τότε Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και το 1973 ενοποιήθηκε με το Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου με ονομασία Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας.

Οι εγκαταστάσεις του λιμένα παραχωρήθηκαν για σαράντα χρόνια με δυνατότητα

επέκτασης κατά 10 χρόνια από το Ελληνικό Δημόσιο στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. με σύμβαση που υπογράφηκε το Νοέμβριο του 2002.

Σήμερα το λιμάνι βρίσκεται στην τρίτη θέση των ελληνικών λιμανιών στη διακίνηση εμπορευμάτων. Μπορεί να φιλοξενεί επιβατικά πλοία αλλά και κρουαζιερόπλοια και διαθέτει εξοπλισμό για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων στα πλοία. ([www.port-volos.gr](http://www.port-volos.gr))

### **5.7. Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.**

Το λιμάνι του Ηρακλείου συνδέει την Κρήτη με την ηπειρωτική Ελλάδα με καθημερινά δρομολόγια επιβατικών πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα. Τα τελευταία χρόνια επισκέπτονται το λιμάνι μεγάλα κρουαζιερόπλοια αυξάνοντας την τουριστική κίνηση του νησιού.

Ο Οργανισμός έχει υπογράψει συμφωνία συνεργασίας με τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. με σκοπό την αύξηση των φορτίων που μετακινούνται από τα δύο μεγάλα λιμάνια. Με τα έργα που πραγματοποιεί προσπαθεί να μετατρέψει το Ηράκλειο σε μεγάλο τουριστικό προορισμό το οποίο θα προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. ([www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6– ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

### 6.1 Αριθμοδείκτες

Σύμφωνα με τον Νιάρχο (2002), οι αριθμοδείκτες, είναι η απλή μαθηματική σχέση ενός μεγέθους του ισολογισμού ή της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσεως, προς ένα άλλο και μπορεί να εκφραστεί με απλή μαθηματική μορφή.

Αποτελούν δηλαδή το γινόμενο της διαίρεσης διαφόρων μεγεθών του ισολογισμού, με το οποίο μπορούμε να βγάλουμε συμπεράσματα για την οικονομική υγεία της επιχείρησης.

Η ερμηνεία και ανάλυση των χρηματοοικονομικών μεγεθών μιας επιχείρησης με την χρήση των αριθμοδεικτών, αποτελεί πλέον μία από τις σημαντικότερες και διαδεδομένες μεθόδους. Με την χρήση των αριθμοδεικτών μας δίνεται η δυνατότητα να μετρήσουμε την απόδοση μιας επιχείρησης αλλά και να εξηγήσουμε τα αποτελέσματα της επιχειρηματικής δραστηριότητάς της.

Με την χρήση αριθμοδεικτών, μας δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της πορείας της επιχείρησης, την βελτίωση ή χειροτέρευση των οικονομικών μεγεθών σε σχέση με τα αντίστοιχα περασμένων ετών, να κάνουμε προβλέψεις για το μέλλον αλλά και να συγκρίνουμε την επιχείρηση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα του κλάδου στον οποίο δραστηριοποιείται.

Οι βασικές ομάδες αριθμοδεικτών στις οποίες μπορούμε να κατατάξουμε το μεγάλο πλήθος αυτών, είναι οι κάτωθι : (Αγγελόπουλος Π., Ηρειώτης Ν., Συριόπουλος Κ. (2008):

- ✓ Αριθμοδείκτες ρευστότητας
- ✓ Αριθμοδείκτες δραστηριότητας
- ✓ Αριθμοδείκτες κεφαλαιακής δομής και βιωσιμότητας
- ✓ Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας και
- ✓ Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες

### **6.1.1.Αριθμοδείκτες Ρευστότητας**

Με τους συγκεκριμένους αριθμοδείκτες υπολογίζεται η άμεση ή βραχυχρόνια ρευστότητα της επιχείρησης. Με τον όρο ρευστότητα εννοούμε την ευκολία κάλυψης των τρεχουσών υποχρεώσεων της επιχείρησης, είτε με ρευστά διαθέσιμα κεφάλαια (μετρητά) είτε με άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία. Ο υπολογισμός και η χρήση των ανωτέρω αριθμοδεικτών μας δίνει την δυνατότητα να ελέγξουμε τον βαθμό ανταπόκρισης της επιχείρησης στις υποχρεώσεις της, την ευκολία κάλυψης τόκων και δανείων καθώς και την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών που αναλαμβάνει.

Η ύπαρξη ρευστότητας έχει άμεση επίδραση τόσο στα κέρδη όσο και στην ύπαρξη της ίδιας της επιχείρησης. Έτσι όταν η επιχείρηση παρουσιάζει κέρδη, απόρροια της ικανοποιητικής ρευστότητας που διαθέτει, είναι σε θέση να αποπληρώνει όλες τις υποχρεώσεις της, να διανέμει μερίσματα στους μετόχους της, ενώ δίνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης τυχόν ευκαιριών που παρουσιάζονται.

Σε ορισμένες περιπτώσεις όμως η υπερβολική ρευστότητα, για μεγάλο χρονικό διάστημα, μπορεί να είναι σημάδι ότι υπάρχουν κεφάλαια τα οποία παραμένουν αδρανή και άρα η επιχείρηση υστερεί σε αποδοτικότητα, καθώς τα κεφάλαια αυτά θα πρέπει να επενδυθούν προκειμένου να αποδώσουν.

Τέλος όταν μία επιχείρηση πάσχει από ρευστότητα, αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία κάλυψης των υποχρεώσεών της, με άμεση συνέπεια την δυσφήμισή της και την οδήγησή της τελικά σε πτώχευση και κλείσιμο.

### **6.1.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας**

Με τους αριθμοδείκτες δραστηριότητας, είμαστε σε θέση να υπολογίσουμε το κατά πόσο είναι εφικτή η μετατροπή αποθεμάτων και απαιτήσεων σε μετρητά (Νιάρχος 2002). Λαμβάνονται πληροφορίες του ισολογισμού, αλλά της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης, προκειμένου να εξετασθεί πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα περιουσιακά στοιχεία, καθώς όσο πιο εντατικά γίνεται αυτό, είναι προς όφελος της επιχείρησης.



Η εντατική χρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων αυτών έχει άμεση σχέση με τις πωλήσεις. Εξετάζεται λοιπόν η δυνατότητα της επιχείρησης να μετατρέψει τις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις της, να δημιουργήσει πωλήσεις από τα αποθέματά της και να χρησιμοποιήσει τα κεφάλαια που έχουν συνεισφέρει οι μέτοχοι (Αγγελόπουλος Π., Ηρειώτης Ν., Συριόπουλος Κ. 2008).

### **6.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής και Βιωσιμότητας**

Οι αριθμοδείκτες της κατηγορίας αυτής, έχουν να κάνουν με την βιωσιμότητα της επιχείρησης, καθώς εξετάζεται η μακροχρόνια πορεία και η προοπτική αυτής. Η βιωσιμότητα της επιχείρησης εξετάζεται με την ανάλυση της δομής και διάρθρωσης των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί. Εξετάζεται λοιπόν η σχέση και αναλογία ιδίων και ξένων κεφαλαίων στα συνολικά κεφάλαια που χρησιμοποιεί η επιχείρηση για την λειτουργία της. Απώτερος σκοπός είναι επίτευξη της άριστης σχέσης μεταξύ ιδίων και ξένων κεφαλαίων, η ύπαρξη των οποίων έχει θετικές αλλά και αρνητικές επιπτώσεις. Όσο περισσότερα είναι τα ξένα κεφάλαια, τόσο μεγαλύτερη είναι και η σχετική αναλογία σε σχέση με τα ίδια, οπότε η επιχείρηση οφείλει περισσότερα κεφάλαια. Το αρνητικό στην ύπαρξη και χρησιμοποίηση ξένων κεφαλαίων έγκειται στο γεγονός ότι τα κεφάλαια αυτά θα πρέπει να επιστραφούν σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, προσαυξημένα από τους αντίστοιχους τόκους, ανεξάρτητα μάλιστα από την τρέχουσα οικονομική κατάσταση της επιχείρησης εκείνη την στιγμή. Στα θετικά καταγράφεται το γεγονός ότι οι τόκοι δανείων αφαιρούνται από τα συνολικά κέρδη και επομένως η επιχείρηση καταφέρνει να μειώσει το φορολογητέο ποσό και το κόστος δανεισμού της.

#### **6.1.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας**

Η αποδοτικότητα της επιχείρησης έχει να κάνει με την δυνατότητα δημιουργίας, διατήρησης και, ως επί το πλείστον αύξησης κερδών. Η δυνατότητα παραγωγής κερδών ενδιαφέρει άμεσα, τους μετόχους, τους πιθανούς επενδυτές, το ανθρώπινο δυναμικό αλλά και την διοίκηση, καθώς από το αποτέλεσμα της θα κρίνει το πόσο ικανή είναι στον πολύ κρίσιμο αυτό τομέα.

Οι εργαζόμενοι ενδιαφέρονται για την αποδοτικότητα της επιχείρησης στην οποία εργάζονται, καθώς αυτό συνεπάγεται εργασιακή σταθερότητα, ενώ από την άλλη πλευρά οι μέτοχοι, μέσω της αποδοτικότητας και της επίτευξης κερδών, στην αποκόμιση μερίσματος. Τέλος το ενδιαφέρον των επενδυτών εστιάζεται στο γεγονός ότι η αποδοτικότητα και τα κέρδη έχουν άμεσο αντίκτυπο στις τιμές των μετοχών, και έτσι θα αποφασίσουν για πιθανή αγορά ή διατήρησή τους στα χαρτοφυλάκιά τους.

Εκτός από το κέρδος καθαυτό, κριτήριο για την μέτρηση της αποδοτικότητας, αποτελούν και άλλοι παράγοντες οι οποίοι όμως χρειάζεται να συνδυαστούν μεταξύ τους προκειμένου να έχουμε ορθότερο αποτέλεσμα., όπως ο όγκος των πωλήσεων, τα κεφάλαια που χρησιμοποιήθηκαν κτλ. Δεν έχει λοιπόν σημασία μόνο η αύξηση των κερδών αλλά και οι παράγοντες που συνετέλεσαν στο αποτέλεσμα αυτό. Για παράδειγμα η μεταβολή των κερδών σε σχέση με τον όγκο των πωλήσεων, ή το είδος κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκαν για την επίτευξη των κερδών κτλ.

#### **6.1.5 Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες**

Με την χρήση των επενδυτικών αριθμοδεικτών υπολογίζουμε την αξία της επιχείρησης στην χρηματιστηριακή αγορά. Οι αριθμοδείκτες αυτοί στην ουσία χρησιμοποιούνται για την λήψη απόφασης από τους επενδυτές αναφορικά με την αγορά ή όχι της μετοχής της συγκεκριμένης εταιρείας.

Οι επενδυτές ενδιαφέρονται για την αξία της επιχείρησης στην αγορά, την διανομή μερίσματος καθώς και το ύψος αυτού κτλ. Οι αριθμοδείκτες της ομάδας αυτής, συσχετίζουν την χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής, με τον αριθμό των μετοχών, τα μερίσματα, τις πωλήσεις, τα κέρδη κτλ. Στην περίπτωση μας, δεδομένου ότι εισηγμένοι στο χρηματιστήριο είναι ο Ο.Λ.Π ΑΕ και ο Ο.Λ.Θ. ΑΕ, θα συναντήσουμε αριθμοδείκτες αυτού του τύπου σε αυτούς τους Λιμένες.

## **6.2 Συνοπτική Περιγραφή των Αριθμοδεικτών**

Στην παρούσα μελέτη η αποκωδικοποίηση των λογιστικών καταστάσεων βασίζεται στην διαχρονική ανάλυση αυτών με την χρήση αριθμοδεικτών. Η προσέγγιση που ακολουθείται υιοθετεί αριθμοδείκτες από 4 κατηγοριοποιήσεις: ρευστότητα, κεφαλαιακή δομή και βιωσιμότητα, αποδοτικότητα και δραστηριότητα.

Δεδομένου ότι οι οικονομικές μονάδες που εξετάζονται είναι μη κερδοσκοπικές, το ύψος της ανάλυσης χαρακτηρίζεται από έμφαση στην ανάλυση ρευστότητας και στην δομή των κεφαλαίων που χρηματοδοτούν τα περιουσιακά στοιχεία των συγκεκριμένων μονάδων.

Ειδικότερα η αποτελεσματικότητα των μονάδων αυτών θα αξιολογηθεί με κριτήριο την επίδοσή τους στην διαχείριση του κεφαλαίου κίνησης και στην ικανότητα να λειτουργούν στο νεκρό σημείο. Σε ότι αφορά την ικανότητα εξυπηρέτησης των βραχυπρόθεσμων κυρίως υποχρεώσεων η ανάλυση ρευστότητας θα διεξαχθεί με την χρήση των παρακάτω αριθμοδεικτών: άμεση ρευστότητα, ταμειακή ρευστότητα μέσος χρόνος είσπραξης απαιτήσεων, παραμονής αποθεμάτων, χρόνος εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και ίδια προς ξένα.

Τέλος αναφορικά με την κεφαλαιακή διάρθρωση θα χρησιμοποιήσουμε τον αριθμοδείκτη δανειακής επιβάρυνσης, παγίων προς σύνολο παθητικού.

Ακολουθεί μία συνοπτική περιγραφή των αριθμοδεικτών οι οποίοι θα μας απασχολήσουν στο επόμενο κεφάλαιο, καθώς και ο τρόπος υπολογισμού αυτών.

### **1. Άμεσης Ρευστότητας**

(Κυκλοφορούν ενεργητικό - Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις  
Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε το κυκλοφορούν ενεργητικό αφού αφαιρέσουμε τα αποθέματα, με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Ο Δείκτης αυτός δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να εξυπηρετήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ρευστοποιώντας τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία. Αφαιρούνται τα αποθέματα διότι αφ ενός παρουσιάζουν μεταξύ των κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων την μικρότερη ρευστότητα, αφ ετέρου από την ρευστοποίηση των αποθεμάτων είναι πολύ πιθανό να προκύψει ζημιά. Τιμή του δείκτη  $> 1$  κρίνεται ικανοποιητική.

### **2. Ταμειακής Ρευστότητας**

Διαθέσιμα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε τα Διαθέσιμα, με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Ο Δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η τιμή του δείκτη είναι συνήθως  $< 1$ .

### **3. Μέσου Χρόνου Είσπραξης Απαιτήσεων**

(Απαιτήσεις \* 365 ημέρες) / Ετήσιες Πωλήσεις

Υπολογίζεται εάν το αποτέλεσμα του πολλαπλασιασμού των Απαιτήσεων με τις 365 ημέρες, το διαιρέσουμε με τις ετήσιες Πωλήσεις

Ο Δείκτης αυτός δείχνει σε πόσες ημέρες η επιχείρηση περιμένει να εισπράξει τις απαιτήσεις της, από την στιγμή που πραγματοποιηθήκαν οι πωλήσεις. Όσο μικρότερος είναι ο χρόνος αυτός, τόσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα είσπραξης, άρα μικρότερος ο χρόνος δέσμευσης των κεφαλαίων, καλύτερη η θέση της επιχείρησης από απόψεως χορηγουμένων πιστώσεων και μικρότερη η πιθανότητα ζημιών από

επισφαλείς απαιτήσεις.

#### **4. Μέσος Χρόνος Παραμονής Αποθεμάτων**

(Αποθέματα\* 365 ημέρες) / Κόστος πωληθέντων

Υπολογίζεται εάν το γινόμενο του πολλαπλασιασμού των αποθεμάτων επί 365 ημέρες το διαιρέσουμε με το Κόστος Πωληθέντων.

Ο δείκτης αυτός μετρά πόσες ημέρες παραμένουν τα αποθέματα στην επιχείρηση από την αγορά έως την πώληση. Όσο μικρότερος είναι ο χρόνος παραμονής των αποθεμάτων στην αποθήκη και με την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται αναγκαστική ρευστοποίηση, τόσο μεγαλύτερος θα είναι ο βαθμός ρευστότητας της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος παραμονής των αποθεμάτων στην επιχείρηση, μικραίνει ο βαθμός ρευστότητάς της.

#### **5. Χρόνος Εξόφλησης Βραχυχρόνιων Υποχρεώσεων**

( Βραχυχρόνιες υποχρεώσεις \* 365 ημέρες) / ( Κόστος πωληθέντων-Αποσβέσεις)

Υπολογίζεται εάν το γινόμενο του πολλαπλασιασμού των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων επί 365 ημέρες το διαιρέσουμε με το κόστος πωληθέντων αφού αφαιρέσουμε από αυτό τις αποσβέσεις.

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει σε πόσες ημέρες η επιχείρηση πληρώνει τους βραχυπρόθεσμους πιστωτές της. Σε συνδυασμό με τις ημέρες είσπραξης των απαιτήσεών της, γίνεται φανερή η διαμορφούμενη ρευστότητα της επιχείρησης αλλά και η πιστοληπτική της ικανότητα. Εάν η επιχείρηση παρακολουθεί στενά την περίοδο πληρωμής των υποχρεώσεων της, τότε προσπαθεί να έχει ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη να έχει ταμειακά διαθέσιμα. Εάν ο χρόνος πληρωμής των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι μεγαλύτερος από τον χρόνο είσπραξης των απαιτήσεων, τότε η επιχείρηση έχει δημιουργήσει μια πηγή χρηματοδότησης που αποτελεί μια αποτελεσματική χρησιμοποίηση ξένων κεφαλαίων.

## **6. Αμυντικού Χρονικού Διαστήματος**

(Κυκλοφορούν - Αποθέματα) / Ημερήσια Λειτουργικά έξοδα

Ο δείκτης του αμυντικού χρονικού διαστήματος, μετρά τον αριθμό των ημερών που οι απαιτήσεις των εργασιών της επιχείρησης για ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία μπορούν να ικανοποιηθούν από το απόθεμα των αμυντικών περιουσιακών στοιχείων της, χωρίς η επιχείρηση να βασίζεται σε επιπρόσθετες εισροές από τις πωλήσεις ή άλλες πηγές. Με τον όρο αμυντικά περιουσιακά στοιχεία εννοούμε τα μετρητά, τα εμπορεύσιμα χρεόγραφα και τις απαιτήσεις. Ο μέσος όρος των ημερησίων λειτουργικών δαπανών βρίσκεται εάν διαιρέσουμε το σύνολο των λειτουργικών δαπανών (κόστος πωληθέντων +δαπάνες διοικήσεως +δαπάνες διαθέσεως +διάφορες καθημερινές πληρωμές) με 365 ημέρες.

## **7. Δανειακής Επιβάρυνσης**

Δανειακές Υποχρεώσεις / Σύνολο Ενεργητικού (%)

Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε το σύνολο των δανείων της επιχείρησης, όπως εμφανίζονται στον ισολογισμό με το σύνολο του ενεργητικού.

Ο δείκτης αυτός δείχνει την σχέση των δανείων προς το σύνολο των κεφαλαίων κάθε μορφής, που χρησιμοποιούνται με οποιονδήποτε τρόπο από την επιχείρηση. Χρησιμεύει στην εκτίμηση της δανειακής επιβάρυνσης της επιχείρησης.

## **8. Παγίων προς Σύνολο Παθητικού**

Καθαρή αξία παγίων / Σύνολο Παθητικού

Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε την καθαρή αξία του πάγιου ενεργητικού με το σύνολο του παθητικού.

Ο δείκτης αυτός δείχνει την σχέση του πάγιου ενεργητικού με το σύνολο του παθητικού ή ενεργητικού και τον βαθμό που τα κεφάλαια έχουν επενδυθεί σε πάγια στοιχεία, σε σύγκριση με τα βραχυπρόθεσμης μορφής περιουσιακά στοιχεία.

### **9. Ίδια προς Ξένα**

Ίδια Κεφάλαια / Ξένα Κεφάλαια

Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε τα ίδια κεφάλαια με τα δανειακά κεφάλαια (μακροπρόθεσμες + βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις).

Ο δείκτης αυτός δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. Εάν ο δείκτης είναι  $> 1$ , τότε οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Όσο μεγαλύτερη είναι αυτή η σχέση τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές της επιχείρησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 :

### ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ - ΧΡΗΜΑΤΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

#### 7.1 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε.

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α. Ε.

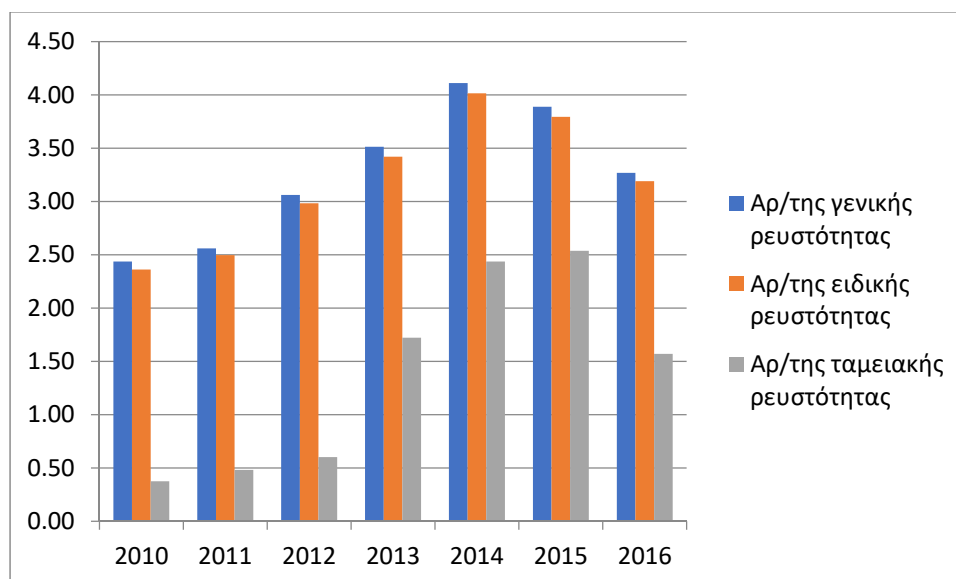
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Αποθέματα</b>	1,627,559.44	1,633,915.71	1,900,395.15	2,206,794.87	2,136,621.95	2,196,957.54	2,196,003.39
<b>Εμπορικές απαιτήσεις</b>	19,829,103.21	26,542,813.48	31,667,110.52	27,570,298.53	25,208,189.07	20,341,478.57	
<b>Προκαταβολές &amp; λοιπές απαιτήσεις</b>	23,607,171.17	26,636,472.67	23,324,880.90	9,572,933.85	9,264,040.84	8,264,461.93	29,674,314.01
<b>Χρηματικά διαθέσιμα</b>	8,204,797.83	12,733,457.72	14,662,472.09	40,624,049.86	54,466,299.36	59,432,087.51	43,763,194.93
<b>Δεσμευμένες καταθέσεις</b>			2,913,490.97	2,913,490.97	816,718.22	816,718.22	15,475,357.58
<b>ΣυνολικάΚεφάλαια</b>	<b>392,661,710.98</b>	<b>390,032,651.92</b>	<b>388,808,849.08</b>	<b>386,519,166.41</b>	<b>382,515,346.94</b>	<b>367,977,084.67</b>	<b>360,743,603.61</b>
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>	149,005,038.22	155,046,212.42	159,753,304.18	166,014,419.63	168,585,627.93	174,315,810.88	177,591,435.49
<b>Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)</b>	243,656,672.76	234,986,439.50	229,055,544.90	220,504,746.77	213,929,719.00	193,661,273.78	183,152,168.12
<b>Μηκυκλοφορού νενεργητικό</b>	332,686,617.08	322,485,992.34	314,340,499.45	303,631,598.33	290,623,477.50	276,925,380.90	269,634,733.70
<b>ΚυκλοφορούνΕ νεργητικό</b>	53,268,631.65	67,546,659.58	74,468,349.63	82,887,568.08	91,891,869.44	91,051,703.77	91,108,869.91
<b>Μακροπρόθεσ μες Υποχρεώσεις</b>	221,791,987.91	208,594,785.08	204,734,650.56	196,915,572.20	191,574,774.39	170,244,422.07	155,280,727.11
<b>Βραχυπρόθεσ μες Υποχρεώσεις</b>	21,864,684.85	26,391,654.42	24,320,894.34	23,589,174.57	22,354,944.61	23,416,851.71	27,871,441.01
<b>Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων</b>	11,233,594.88	10,716,210.28	9,098,886.27	11,824,617.21	8,891,464.98	9,772,290.19	11,039,463.46
<b>ΣύνολοΤόκων</b>	1,127,089.10	2,062,546.08	154,286.81	1,017,866.00	872,121.48	625,761.66	539,829.01
<b>Καθαρό Αποτέλεσμα Εκμ/σης προ χρημ/κων Εξόδων</b>	12,360,683.98	12,778,756.36	9,253,173.08	12,842,483.21	9,763,586.46	10,398,051.85	11,579,292.47
<b>Χρηματ/κα Έξοδα</b>	1,127,089.10	2,062,546.08	154,286.81	1,017,866.00	872,121.48	625,761.66	539,829.01
<b>Μκτάκέρδη</b>	20,780,913.59	16,808,469.83	19,934,259.50	22,224,256.72	22,958,410.89	26,150,566.01	32,338,734.26
<b>ΚαθαρέςΠωλήσ εις</b>	116,720,753.69	105,127,688.49	106,592,452.79	108,630,469.40	104,320,264.31	99,880,455.20	103,496,607.17
<b>ΣύνολοΕνεργητ ικού</b>	<b>385,955,248.73</b>	<b>390,032,651.92</b>	<b>388,808,849.08</b>	<b>386,519,166.41</b>	<b>382,515,346.94</b>	<b>367,977,084.67</b>	<b>360,743,603.61</b>



## 7.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες ρευστότητας		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας (διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	2.44	2.56	3.06	3.51	4.11	3.89	3.27
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας (διαθέσιμο + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	2.36	2.50	2.98	3.42	4.02	3.79	3.19
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	0.38	0.48	0.60	1.72	2.44	2.54	1.57

Από την διαχρονική μελέτη των αριθμοδεικτών άμεσης και ταμειακής ρευστότητας προκύπτει ότι η συγκεκριμένη οικονομική μονάδα βελτιώνει την επίδοσή της ως προς την ικανότητα των αμυντικών περιουσιακών στοιχείων να καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.



Η διαχρονική εξέλιξη του αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας δείχνει μια αποτελεσματικότερη διαχείριση των διαθεσίμων. Ωστόσο η διαχείριση των απαιτήσεων με βάση τον μέσο χρόνο είσπραξης αυτών δεν κρίνεται αποτελεσματική καθώς διαχρονικά η τάση είναι αυξητική.

Η μείωση του χρόνου παραμονής αποθεμάτων αιτιολογείται από το γεγονός μιας αύξησης των παρεχόμενων υπηρεσιών ενώ η μείωση του χρόνου εξόφλησης των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων θα μπορούσε να αποδοθεί σε μία μείωση των υποχρεώσεων λόγω των περιορισμένων πιστώσεων από την πλευρά των προμηθευτών.

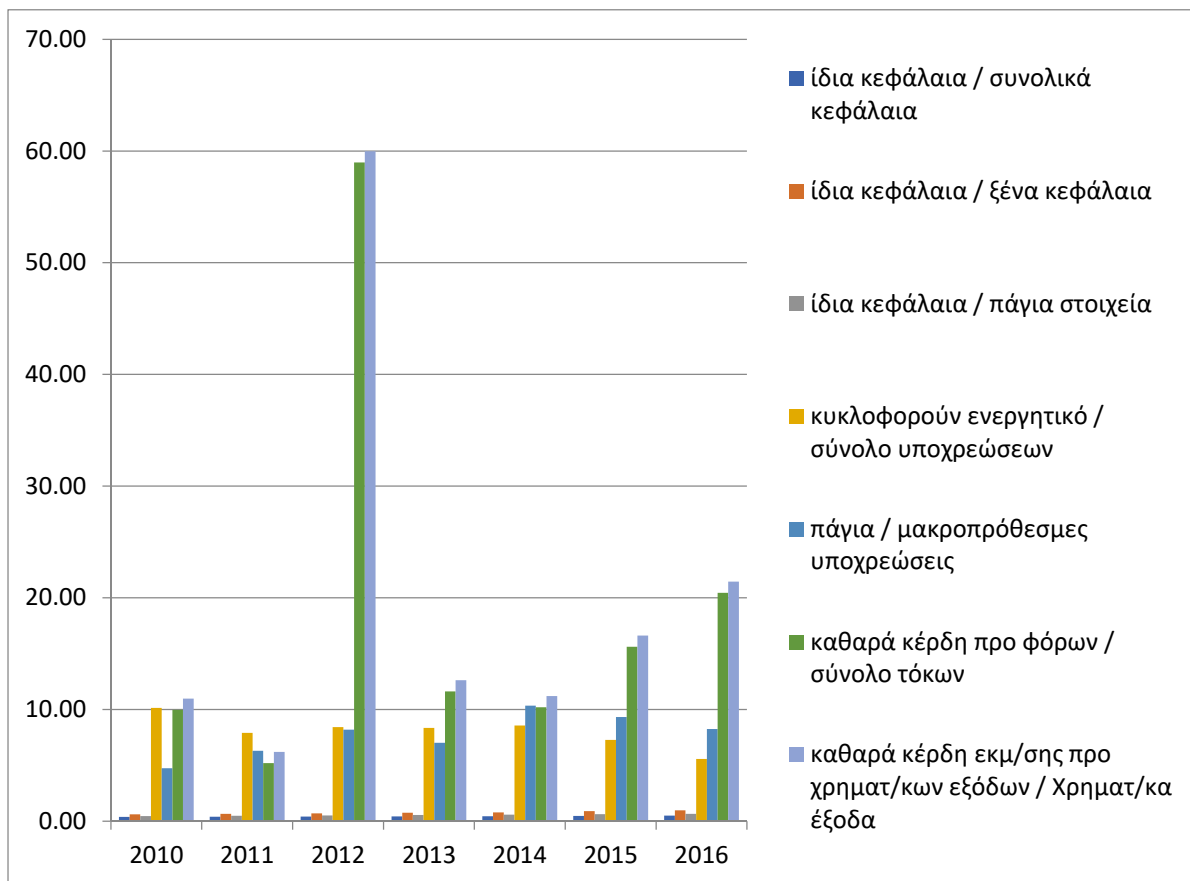
Συνοψίζοντας τις εκτιμήσεις της παραπάνω ανάλυσης, σημαντικό εύρημα αποτελεί το γεγονός της χαμηλής ρευστοποίησης των απαιτήσεων γεγονός που συνδέεται με πιθανή ανεπάρκεια ρευστότητας.

Συνεπώς, η όποια βελτίωση στα αποτελέσματα ρευστότητας συνδέεται με την μείωση των υποχρεώσεων λόγω περικοπών των πιστώσεων και όχι στην διαχείριση των απαιτήσεων η οποίας η αποτελεσματικότητα κρίνεται χαμηλή.

Παρόλα αυτά, η ανάλυση που προηγήθηκε χαρακτηρίζεται από σημαντικούς περιορισμούς, δεδομένου ότι οι λογιστικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες μας περιορίζουν σε ένα μικρό αριθμό δεικτών, ενώ σε μία αντικειμενική ανάλυση θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι στατιστικές ιδιότητες των χρησιμοποιούμενων δεικτών δίνοντας έμφαση στην κατανομή τους.

### 7.1.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	0.38	0.40	0.41	0.43	0.44	0.47	0.49
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	0.61	0.66	0.70	0.75	0.79	0.90	0.97
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	0.45	0.48	0.51	0.55	0.58	0.63	0.66
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	10.14	7.90	8.42	8.35	8.57	7.27	5.57
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.74	6.30	8.18	7.01	10.33	9.32	8.25
6	Αρ/της καλύψεως τόκων	καθαρά κέρδη προ φόρων / σύνολο τόκων	9.97	5.20	58.97	11.62	10.20	15.62	20.45
7	Αρ/της καλύψεως Χρηματοοικονομικών εξόδων	καθαρά κέρδη εκμ/σης προ χρηματ/κων εξόδων / Χρηματ/κα έξοδα	10.97	6.20	59.97	12.62	11.20	16.62	21.45



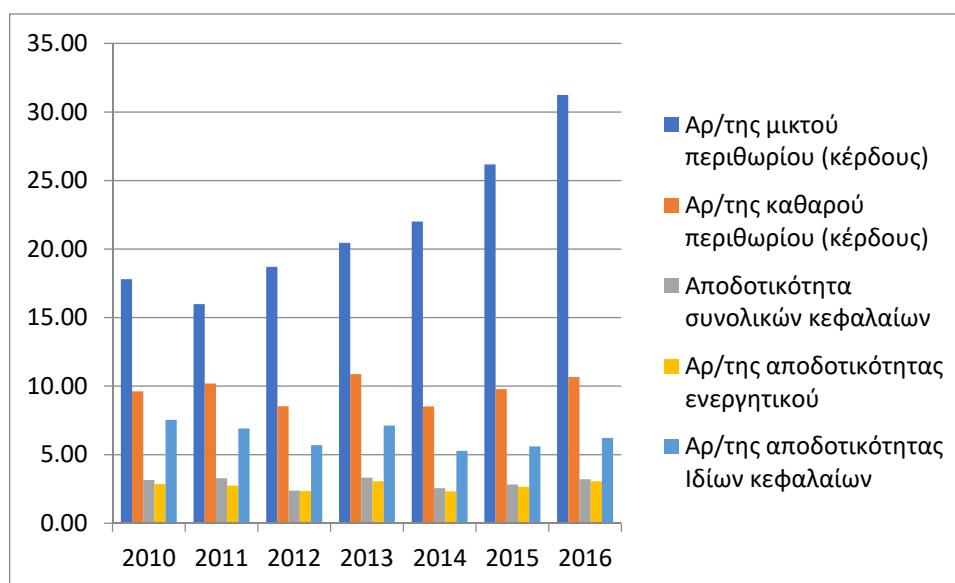
Όπως φαίνεται από το γράφημα το 2012 ο αριθμοδείκτης κάλυψης τόκων και ο αριθμοδείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών εξόδων έχει πολύ μεγαλύτερη τιμή συγκριτικά με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες των προηγούμενων ετών, ενώ τις υπόλοιπες χρονιές οι συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουν μια αυξητική τάση.

Επίσης, παρατηρούμε ότι ο αριθμοδείκτης κυκλοφορούντος ενεργητικού προς τις συνολικές υποχρεώσεις θα μπορούσαμε να πούμε ότι φθίνει σταδιακά από το 2010 έως το 2016.

Επίσης από τον λόγο πάγια προς σύνολο παθητικού διαπιστώνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του ενεργητικού αποτελείται από κεφάλαιο κίνησης γεγονός που υποδηλώνει ότι η συγκεκριμένη μονάδα δεν έχει πραγματοποιήσει μακροπρόθεσμες επενδύσεις στηρίζοντας την λειτουργία της στις υφιστάμενες υποδομές, ενώ παρουσιάζει αυξημένη επένδυση σε στοιχεία του κεφαλαίου κίνησης.

### 7.1.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

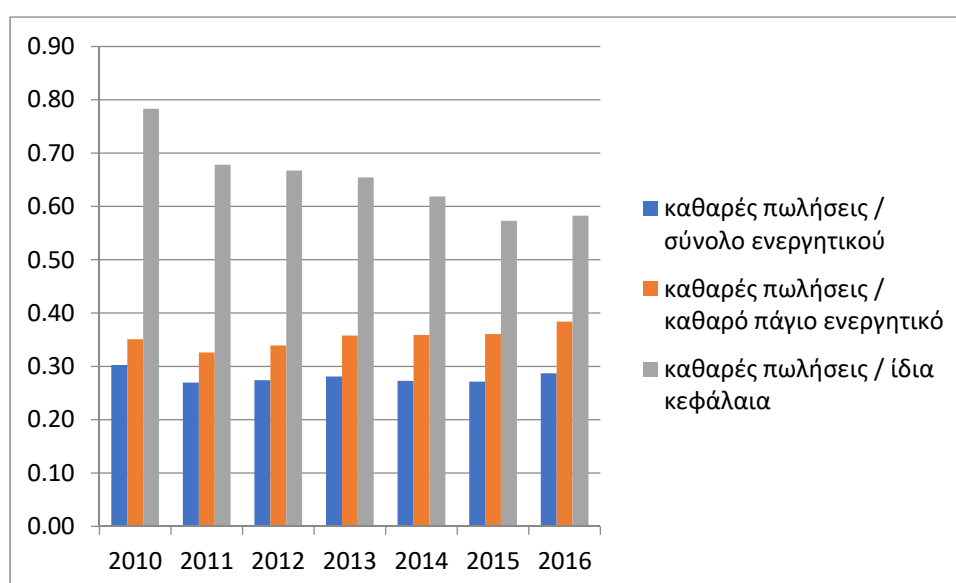
Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	17.80	15.99	18.70	20.46	22.01	26.18	31.25
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	9.62	10.19	8.54	10.89	8.52	9.78	10.67
3	Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης + χρημ/κα εξ.) / συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια	3.15	3.28	2.38	3.32	2.55	2.83	3.21
4	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	2.86	2.75	2.34	3.06	2.32	2.66	3.06
5	Αρ/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	7.54	6.91	5.70	7.12	5.27	5.61	6.22



Σε ότι αφορά την αποδοτικότητα, διαχρονικά, παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση από το 2010 έως το 2016 στον αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους.

## 7.1.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.30	0.27	0.27	0.28	0.27	0.27	0.29
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	0.35	0.33	0.34	0.36	0.36	0.36	0.38
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	0.78	0.68	0.67	0.65	0.62	0.57	0.58



Σύμφωνα με τους αριθμοδείκτες δραστηριότητας παρατηρούμε μία σταδιακή μείωση των καθαρών πωλήσεων προς τα ίδια κεφάλαια, δηλαδή του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων από το 2010 έως το 2016.

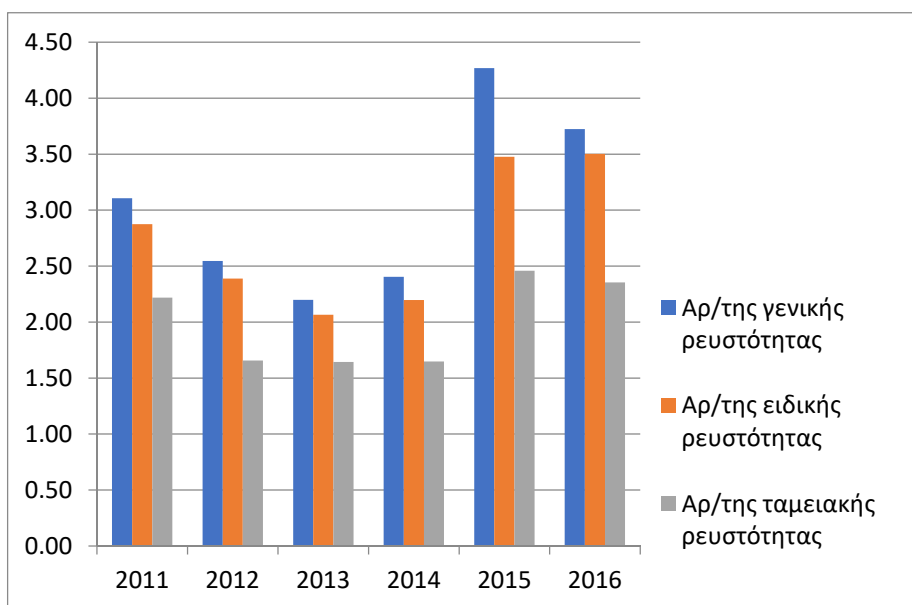
## 7.2 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Εμπορικές Απαιτήσεις		330,381.19	368,313.33	327,970.12	400,132.89	334,050.88	424,560.09
Λοιπά κυκλοφορούντα Περιουσιακά στοιχεία		116,271.34	79,079.31	103,129.66	150,402.48	260,191.99	82,178.12
Ταμειακά διαθέσιμα & Ισοδύναμα		1,115,023.81	832,751.20	1,277,680.04	1,199,650.87	807,137.58	870,957.46
<b>Συνολικά Κεφάλαια</b>	<b>0.00</b>	<b>5,933,905.22</b>	<b>5,697,444.52</b>	<b>6,200,560.12</b>	<b>6,173,553.72</b>	<b>5,480,799.40</b>	<b>5,603,421.05</b>
Ίδια Κεφάλαια		1,890,786.77	1,721,555.24	1,981,703.80	2,103,124.41	2,338,512.75	2,570,331.66
Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)	0.00	4,043,118.45	3,975,889.28	4,218,856.32	4,070,429.31	3,142,286.65	3,033,089.39
πάγιοενεργητικό		4,372,228.88	4,417,300.68	4,491,780.30	4,423,367.48	4,079,418.95	4,225,725.30
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	0.00	1,561,676.34	1,280,143.84	1,708,779.82	1,750,186.24	1,401,380.45	1,377,695.67
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις		3,540,397.23	3,473,192.09	3,441,779.97	3,342,391.31	2,814,012.81	2,663,181.88
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις		502,721.22	502,697.19	777,076.35	728,038.00	328,273.84	369,907.51
Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων	193,323.31	25,312.35	-34,554.23	441,110.85	244,773.33	221,469.04	305,457.36
Μκτάκέρδη	216,965.56	59,983.29	384,892.60	572,359.87	385,331.80	500,303.73	638,598.90
Καθαρές Πωλήσεις	1,789,305.65	1,798,690.44	1,734,660.55	1,800,507.55	1,699,350.95	1,615,675.26	1,813,540.37
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>	<b>0.00</b>	<b>5,933,905.22</b>	<b>5,697,444.52</b>	<b>6,200,560.12</b>	<b>6,173,553.72</b>	<b>5,480,799.40</b>	<b>5,603,420.97</b>

## 7.2.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες ρευστότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας	(διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	#ΔΙΑΙΠ./0!	3.11	2.55	2.20	2.40	4.27	3.72
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας	(διαθέσιμο + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	#ΔΙΑΙΠ./0!	2.88	2.39	2.07	2.20	3.48	3.50
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας	διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	#ΔΙΑΙΠ./0!	2.22	1.66	1.64	1.65	2.46	2.35



Σε ότι αφορά τον ΟΛΠ Α.Ε. υιοθετούμε το προγενέστερο πρότυπο ανάλυσης, ειδικότερα: η ρευστότητα με βάση τους αριθμοδείκτες άμεσης και ταμειακής ρευστότητας παρουσιάζει μια διαχρονική μείωση. Ωστόσο λαμβάνοντας υπόψη τον μέσο χρόνο είσπραξης απαιτήσεων όπως αυτός εξελίσσεται διαχρονικά, η συγκεκριμένη μονάδα θα μπορούσε να κριθεί αναποτελεσματική σε ότι αφορά την είσπραξη απαιτήσεων.

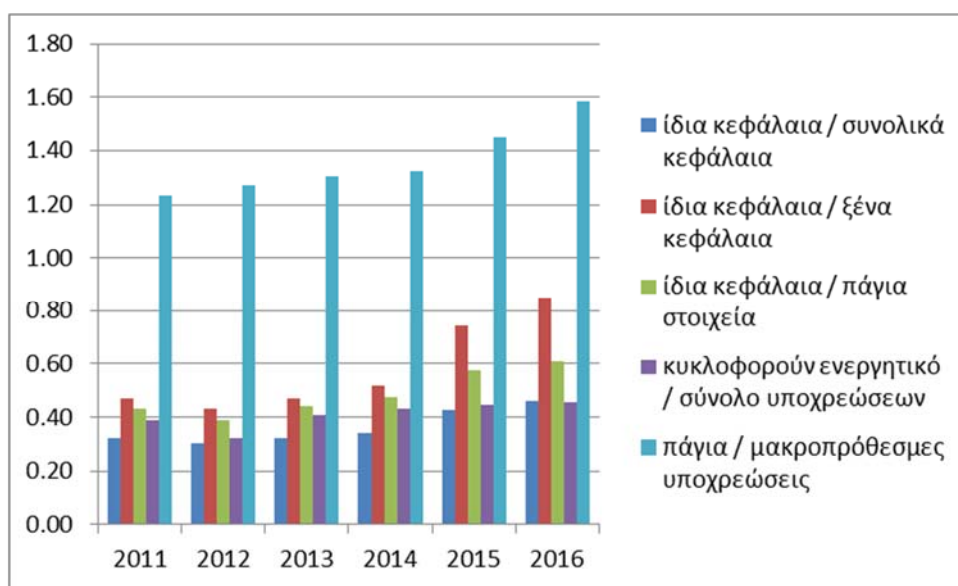
Η διαχρονική βελτίωση του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων οφείλεται όχι στην βελτίωση της αποτελεσματικής διαχείρισης του κεφαλαίου

κίνησης αλλά στην σημαντική μείωση των πιστωτικών γραμμών από την πλευρά των προμηθευτών.

Επίσης με βάση τον αριθμοδείκτη αμυντικού χρονικού διαστήματος υπάρχει μια διαχρονική βελτίωση σε σχέση με την κάλυψη των προβλεπόμενων λειτουργικών εξόδων (σε ημερήσια βάση) από τα αμυντικά περιουσιακά στοιχεία.

## 7.2.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.32	0.30	0.32	0.34	0.43	0.46
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.47	0.43	0.47	0.52	0.74	0.85
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.43	0.39	0.44	0.48	0.57	0.61
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.39	0.32	0.41	0.43	0.45	0.45
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	#ΔΙΑΙΡ./0!	1.23	1.27	1.31	1.32	1.45	1.59

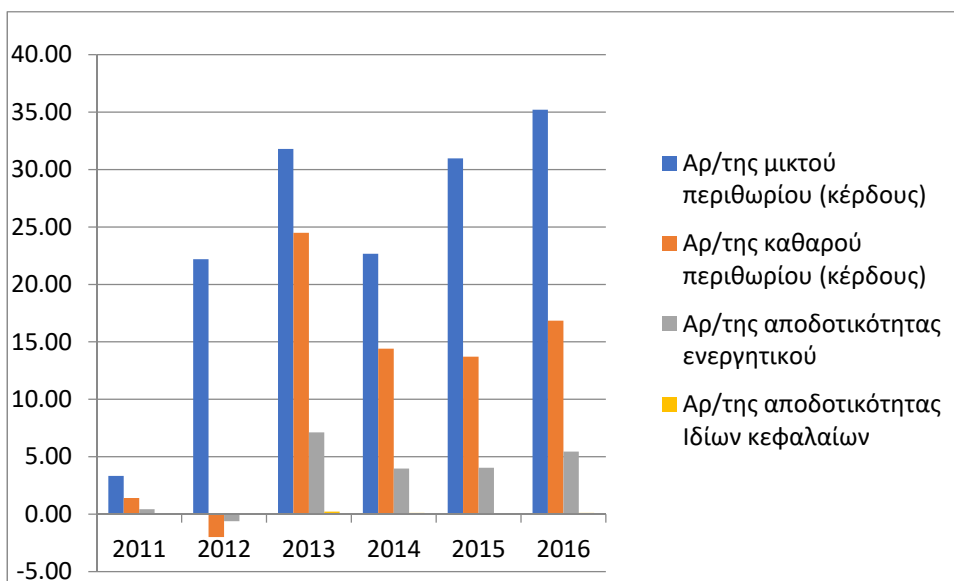




Σε ότι αφορά την κεφαλαιακή δομή διαχρονικά παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση από το 2011 έως το 2016 που οφείλεται στις μακροχρόνιες υποχρεώσεις, όπως επίσης μια αυξητική τάση παρατηρείται κ από τους αριθμοδείκτες ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια, προς τα πάγια, προς τα ξένα κεφάλαια και του κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις.

### 7.2.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

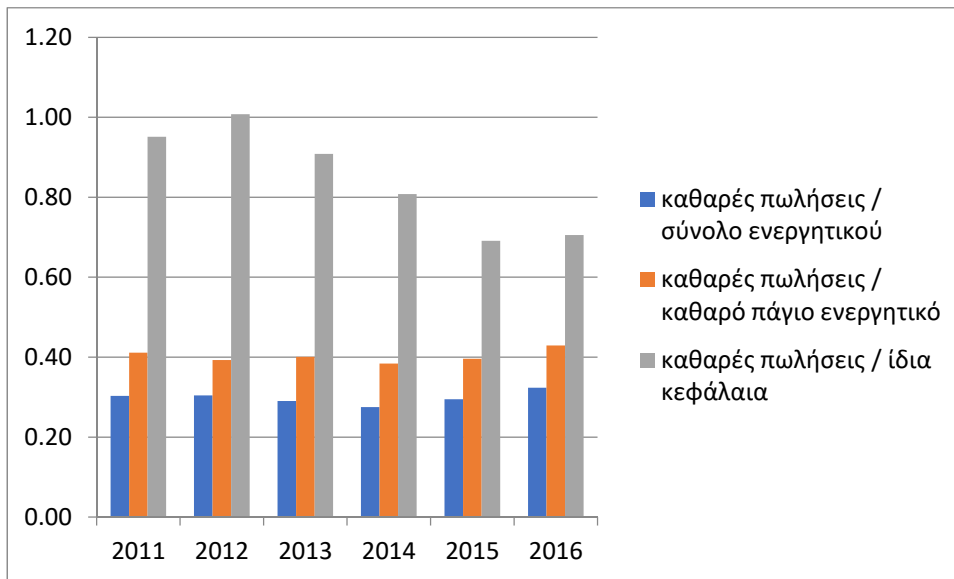
Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	12.13	3.33	22.19	31.79	22.68	30.97	35.21
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	10.80	1.41	-1.99	24.50	14.40	13.71	16.84
3	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.43	-0.61	7.11	3.96	4.04	5.45
4	Αρ/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.01	-0.02	0.22	0.12	0.09	0.12



Το 2012 όπως φαίνεται από το γράφημα έχουμε αρνητική τιμή στον αριθμοδείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους και στον αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού.

#### 7.2.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Ar/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.30	0.30	0.29	0.28	0.29	0.32
2	Ar/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.41	0.39	0.40	0.38	0.40	0.43
3	Ar/της ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	#ΔΙΑΙΡ./0!	0.95	1.01	0.91	0.81	0.69	0.71



Σύμφωνα με τους αριθμοδείκτες δραστηριότητας παρατηρούμε μία σταδιακή μείωση των καθαρών πωλήσεων προς τα ίδια κεφάλαια, δηλαδή του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων από το 2011 έως το 2016.

**Παρατήρηση :**

Για τη χρήση 2010 οι περισσότεροι δείκτες δεν έχουν υπολογιστεί διότι δεν υπάρχουν τα αντίστοιχα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στις άλλες χρήσεις. Ο Ισολογισμός του 2010 που διαθέτουμε έχει τελείως διαφορετική προσέγγιση, και τα στοιχεία δεν είναι ευδιάκριτα.

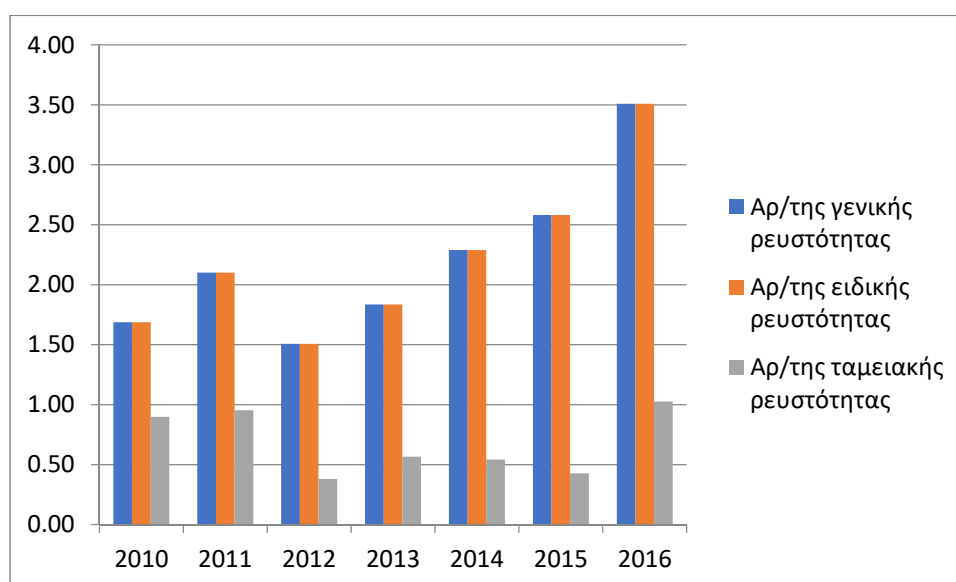
## 7.3 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Πελάτες&λοιπές απαιτήσεις	209,696.00	366,589.00	526,776.00	555,820.00	600,281.00	746,254.00	869,271.00
μετρητά&χρηματικά διαθέσιμα	238,707.00	304,530.00	177,806.00	247,658.00	186,613.00	147,989.00	359,799.00
<b>ΣυνολικάΚεφάλαια</b>	<b>1,179,818.00</b>	<b>1,599,381.00</b>	<b>1,651,692.00</b>	<b>1,772,087.00</b>	<b>1,719,637.00</b>	<b>1,764,112.00</b>	<b>2,064,734.00</b>
Ίδια Κεφάλαια	422,647.00	802,406.00	636,603.00	658,208.00	684,747.00	740,298.00	884,378.00
Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)	757,171.00	796,975.00	1,015,089.00	1,113,879.00	1,034,890.00	1,023,814.00	1,180,356.00
πάγιοενεργητικό	731,415.00	928,262.00	947,109.00	969,209.00	932,742.00	869,869.00	835,664.00
ΚυκλοφορούνΕνεργητικό	448,403.00	671,119.00	704,582.00	803,478.00	786,894.00	894,243.00	1,229,070.00
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	491,457.00	477,553.00	547,675.00	676,215.00	691,128.00	677,344.00	830,051.00
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	265,714.00	319,422.00	467,414.00	437,664.00	343,762.00	346,470.00	350,304.00
Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων	-20,777.00	345,517.00	-211,803.00	44,670.00	64,870.00	55,551.00	144,081.00
Καθαρό Αποτέλεσμα Εκμ/σης προ χρημ/κων Εξόδων	-20,653.00	345,737.00	-211,450.00	43,297.00	63,737.00	55,474.00	144,915.00
Χρηματ/κα Έξοδα	124.00	341.00	386.00	572.00	975.00	1,167.00	385.00
Μκτάκέρδη	425,495.00	737,911.00	598,604.00	306,141.00	250,136.00	156,619.00	376,074.00
ΚαθαρέςΠωλήσεις	567,192.00	931,643.00	810,271.00	637,077.00	605,769.00	561,124.00	785,796.00
<b>ΣύνολοΕνεργητικού</b>	<b>1,179,818.00</b>	<b>1,599,381.00</b>	<b>1,651,691.00</b>	<b>1,772,687.00</b>	<b>1,719,636.00</b>	<b>1,764,112.00</b>	<b>2,064,734.00</b>

### 7.3.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες ρευστότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας	(διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.69	2.10	1.51	1.84	2.29	2.58	3.51
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας	(διαθέσιμο + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.69	2.10	1.51	1.84	2.29	2.58	3.51
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας	διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	0.90	0.95	0.38	0.57	0.54	0.43	1.03

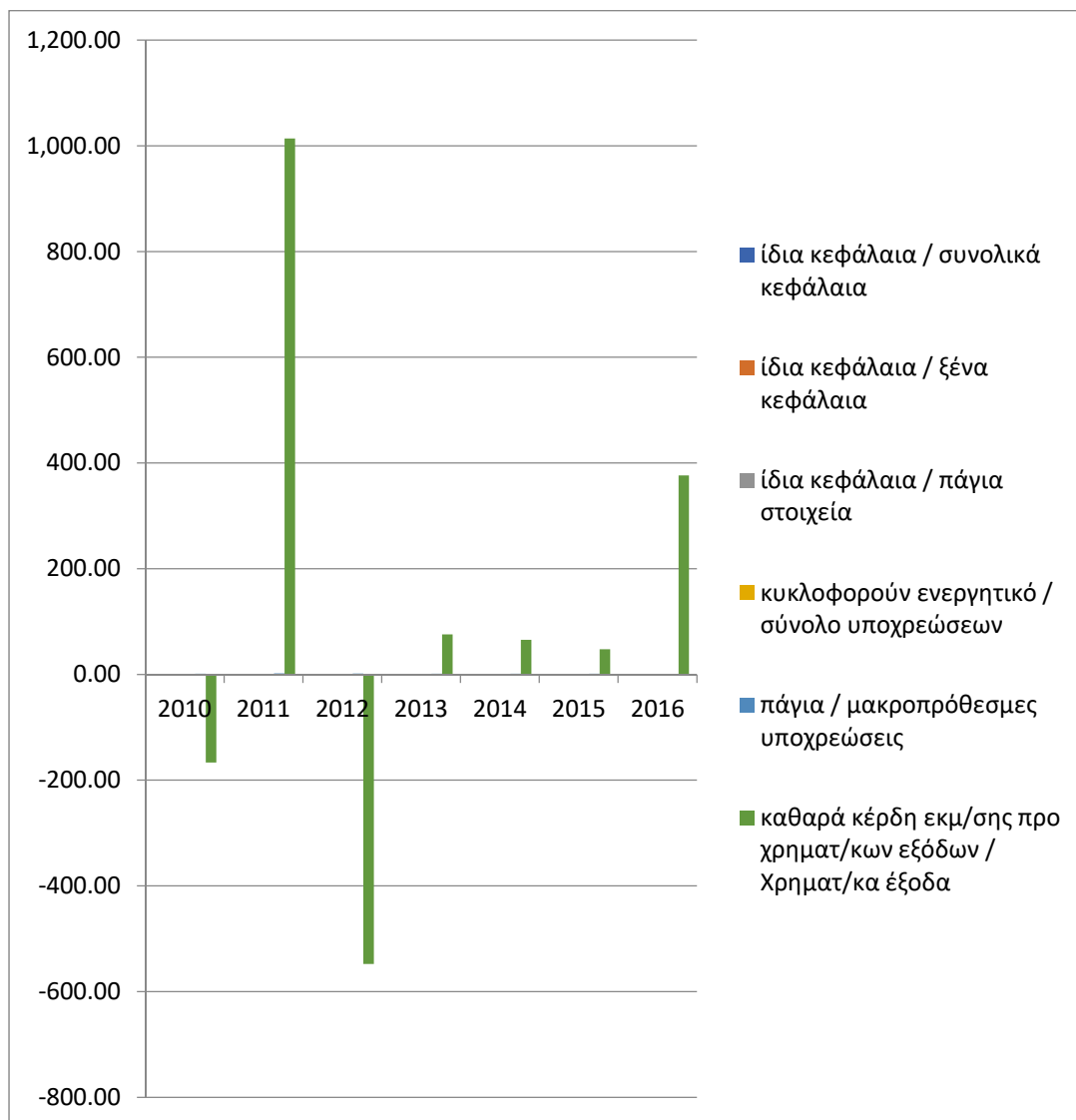


Η εικόνα της ρευστότητας για τα 2 πρώτα είναι μη ικανοποιητική με βάση τους δείκτες άμεσης και ταμειακής ρευστότητας.

Ωστόσο, συγκρίνοντας σε σχέση με τους 2 προηγούμενους λιμένες, ο Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α. Ε. αξιολογείται θετικά, διότι σε ότι αφορά την διαχείριση εισπραξής απαιτήσεων φαίνεται πιο αποτελεσματικό κυρίως τα έτη 2010 και 2013.

### 7.3.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	0.36	0.50	0.39	0.37	0.40	0.42	0.43
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	0.56	1.01	0.63	0.59	0.66	0.72	0.75
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	0.58	0.86	0.67	0.68	0.73	0.85	1.06
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	0.59	0.84	0.69	0.72	0.76	0.87	1.04
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.49	1.94	1.73	1.43	1.35	1.28	1.01
6	Αρ/της καλύψεως Χρηματοοικονομικών εξόδων	καθαρά κέρδη εκμ/σης προ χρηματ/κων εξόδων / Χρηματ/κα έξοδα	-166.56	1,013.89	-547.80	75.69	65.37	47.54	376.40

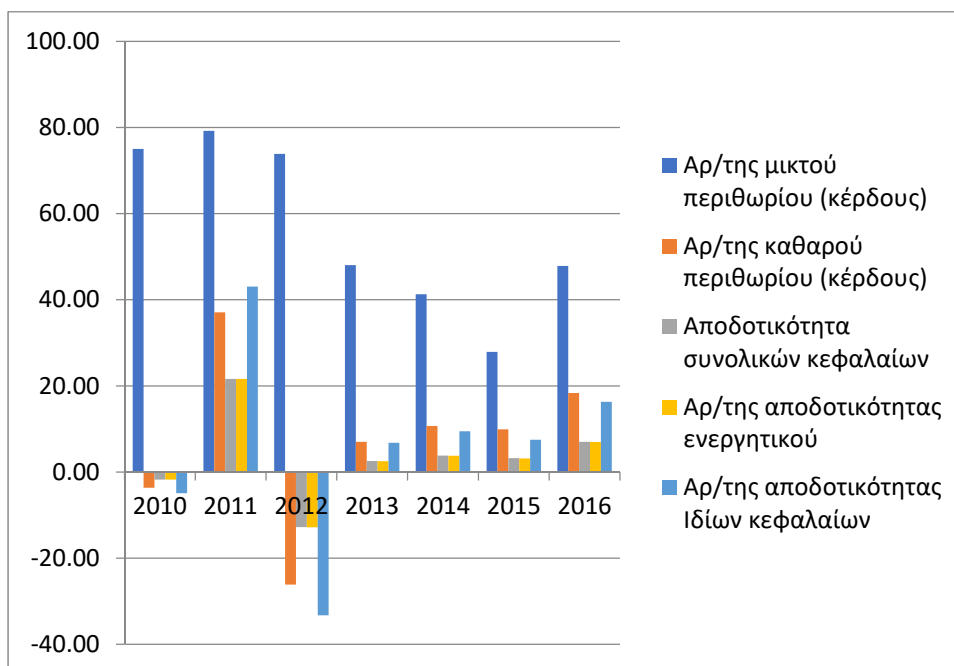


Όπως βλέπουμε στο παραπάνω γράφημα, μόνο ο αριθμοδείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών εξόδων, μας δίνει εικόνα για την κεφαλαιακή δομή, λόγω της μεγάλης διαφοράς της τιμής του, σε σχέση με τους υπόλοιπους αριθμοδείκτες κεφαλαιακής δομής.

### 7.3.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	75.02	79.21	73.88	48.05	41.29	27.91	47.86
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	-3.66	37.09	-26.14	7.01	10.71	9.90	18.34
3	Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης + χρημ/κα εξ.) / συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια	-1.75	21.62	-12.80	2.55	3.83	3.22	7.00
4	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	-1.76	21.60	-12.82	2.52	3.77	3.15	6.98
5	Αρ/της αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	-4.92	43.06	-33.27	6.79	9.47	7.50	16.29

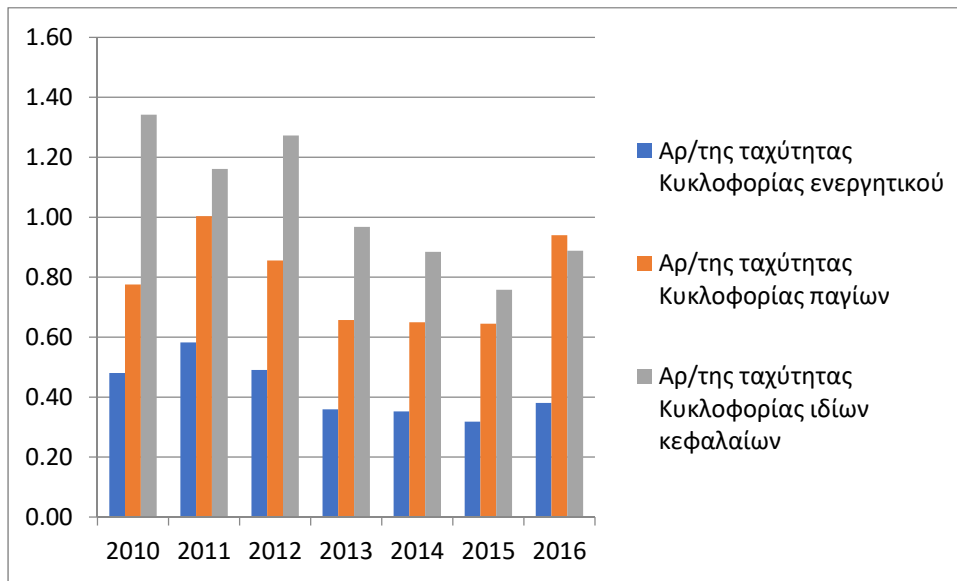




Όπως παρατηρούμε από το γράφημα, ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους, η αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων, ενεργητικού, ιδίων κεφαλαίων, το 2010 και το 2012, έχει αρνητική τιμή, που σημαίνει ότι ο λιμένας Αλεξανδρούπολης δεν είχε την αναμενόμενη απόδοση τις χρονιές αυτές.

### 7.3.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.48	0.58	0.49	0.36	0.35	0.32	0.38
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	0.78	1.00	0.86	0.66	0.65	0.65	0.94
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	1.34	1.16	1.27	0.97	0.88	0.76	0.89



## 7.4 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

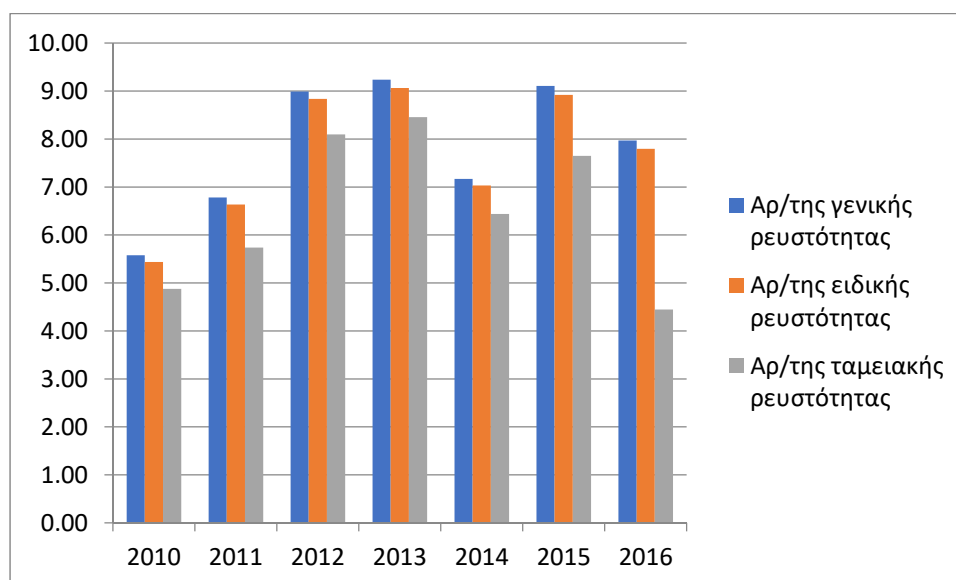
Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Αποθέματα</b>	1,855,610.00	1,786,935.00	1,662,062.41	1,987,085.25	1,688,618.45	1,625,442.06	1,881,756.15
<b>Απαιτήσεις από Πελάτες</b>	5,225,284.00	7,023,999.00	4,585,298.56	5,251,576.54	6,063,572.08	4,613,750.76	4,503,836.24
<b>Προκαταβολές &amp; λοιπές απαιτήσεις</b>	1,865,353.00	3,514,676.00	3,025,259.04	1,681,193.90	1,181,453.52	6,358,828.50	4,858,994.62
<b>Χρηματ/κά στοιχεία στην εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων</b>	400,000.00	200,000.00	400,000.00	0.00	0.00	0.00	27,107,626.76
<b>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα</b>	65,229,951.00	68,793,484.00	87,507,526.11	96,513,676.62	78,781,985.82	66,124,087.61	48,458,476.62
<b>Συνολικά Κεφάλαια</b>	<b>138,408,220.00</b>	<b>145,859,216.00</b>	<b>160,859,347.20</b>	<b>164,458,442.97</b>	<b>146,210,566.21</b>	<b>140,845,987.58</b>	<b>150,832,081.98</b>
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>	120,675,957.00	129,724,225.00	145,045,208.13	148,454,884.81	128,768,712.89	127,087,934.35	135,455,122.12
<b>Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)</b>	17,732,263.00	16,134,991.00	15,814,139.07	16,003,558.16	17,441,853.32	13,758,053.23	15,376,959.86
<b>Μηκυκλοφορούν ενεργητικό</b>	63,832,022.00	64,540,122.00	63,679,201.08	59,024,910.66	58,494,936.34	62,123,878.65	64,021,391.59
<b>Κυκλοφορούν Ενεργητικό</b>	74,576,198.00	81,319,094.00	97,180,146.12	105,433,532.31	87,715,629.87	78,722,108.93	86,810,690.39
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>	4,360,539.00	4,147,774.00	5,006,151.73	4,591,159.63	5,207,906.80	5,115,004.10	4,482,859.75
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>	13,371,724.00	11,987,217.00	10,807,987.34	11,412,398.53	12,233,946.52	8,643,049.13	10,894,100.11
<b>Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προφύρων</b>	15,328,813.00	9,288,755.00	23,024,165.05	24,342,237.31	28,388,514.37	24,514,351.69	21,081,796.50
<b>Μκτάκέρδη</b>	11,557,575.00	16,215,195.00	22,576,357.25	22,924,772.13	26,529,142.15	24,333,038.56	22,171,088.30
<b>Καθαρές Πωλήσεις</b>	49,617,466.00	51,222,138.00	52,866,964.80	51,560,096.52	54,831,477.96	50,881,604.79	48,061,529.27
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>	<b>138,408,220.00</b>	<b>145,859,216.00</b>	<b>160,859,347.20</b>	<b>164,458,442.97</b>	<b>146,210,566.21</b>	<b>140,845,987.58</b>	<b>150,832,081.98</b>

## 7.4.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

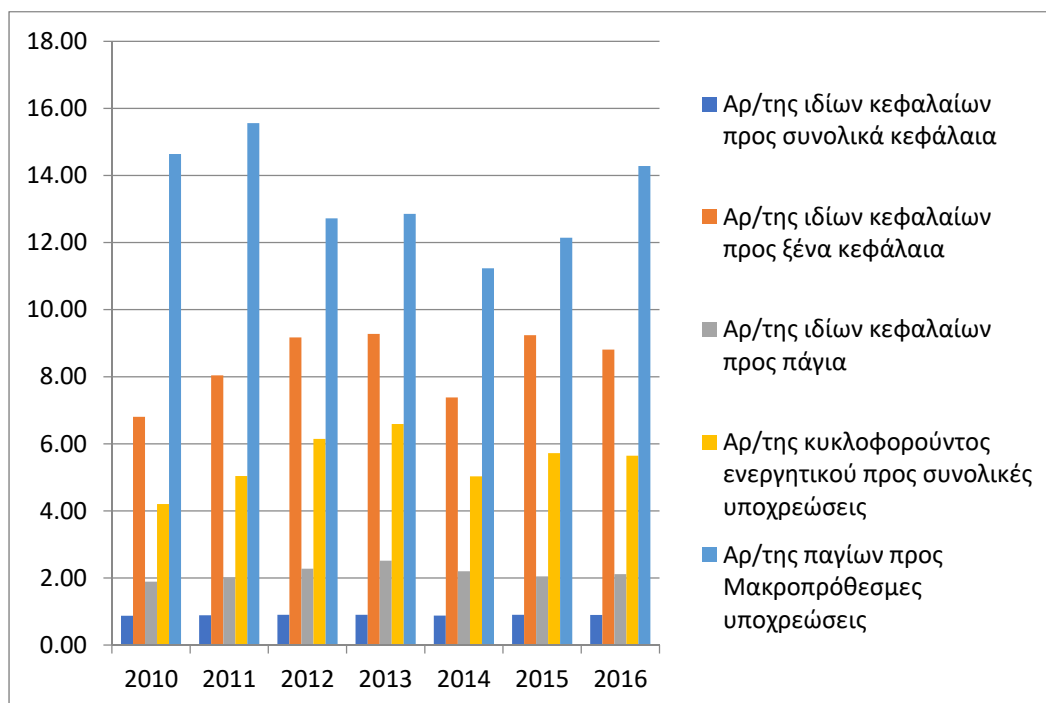
Ο ΟΛΘ ΑΕ σε ότι αφορά την ρευστότητα παρουσιάζει μια διαχρονική βελτίωση δεδομένου ότι τα ταμειακά διαθέσιμα σε σχέση με τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις του βελτιώνονται.

Αριθμοδείκτες ρευστότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας	(διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.58	6.78	8.99	9.24	7.17	9.11	7.97
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας	(διαθέσιμο + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.44	6.63	8.84	9.06	7.03	8.92	7.80
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας	διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.88	5.74	8.10	8.46	6.44	7.65	4.45



## 7.4.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

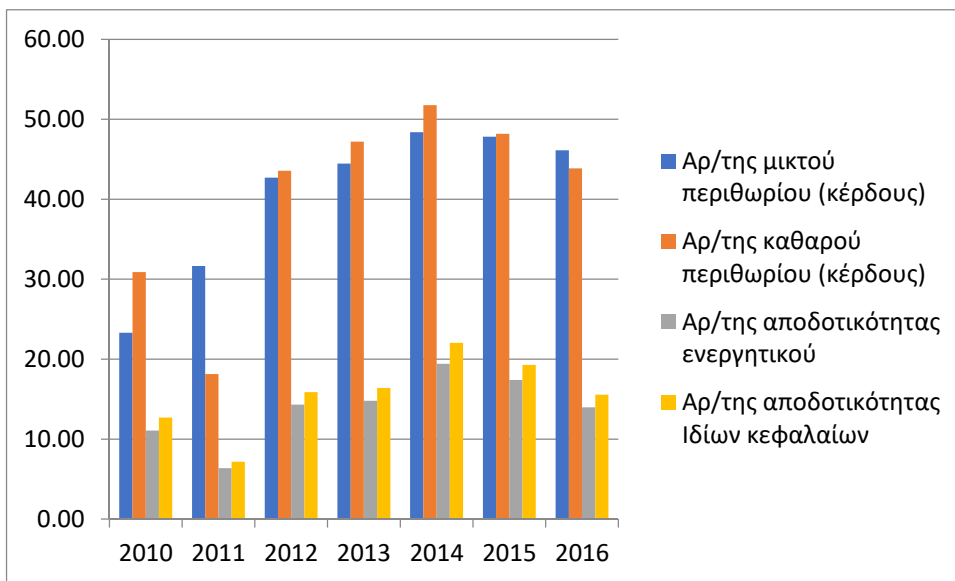
Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	0.87	0.89	0.90	0.90	0.88	0.90	0.90
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	6.81	8.04	9.17	9.28	7.38	9.24	8.81
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	1.89	2.01	2.28	2.52	2.20	2.05	2.12
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	4.21	5.04	6.15	6.59	5.03	5.72	5.65
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	14.64	15.56	12.72	12.86	11.23	12.15	14.28



Επίσης και εδώ τα ευρήματα αποδεικνύουν την δραστική μείωση των γραμμών πίστωσης από την πλευρά των προμηθευτών γεγονός που αντανακλάται στην διαχρονική μείωση της δανειακής επιβάρυνσης.

### 7.4.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

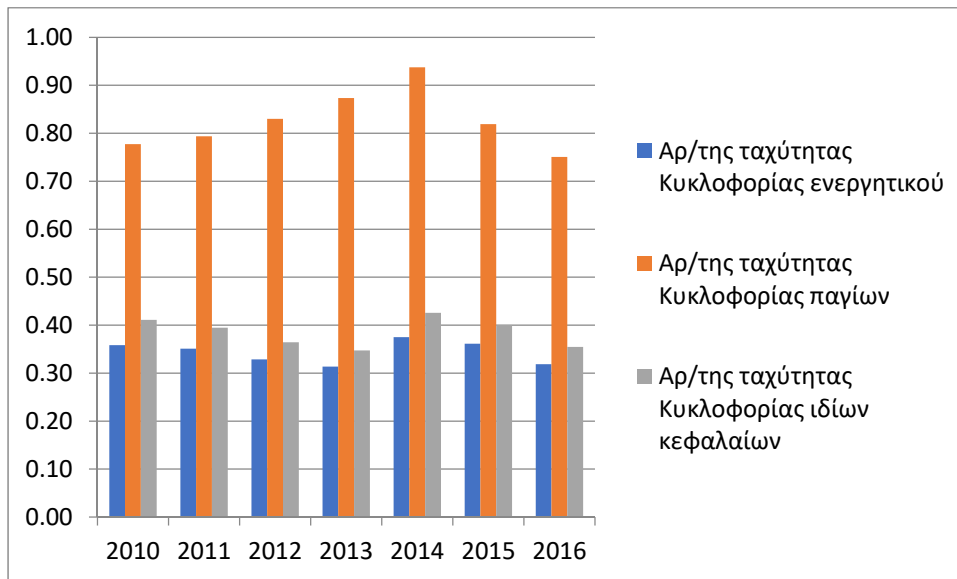
Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	23.29	31.66	42.70	44.46	48.38	47.82	46.13
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	30.89	18.13	43.55	47.21	51.77	48.18	43.86
3	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	11.08	6.37	14.31	14.80	19.42	17.41	13.98
4	Αρ/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	12.70	7.16	15.87	16.40	22.05	19.29	15.56



Όπως φαίνεται στο παραπάνω γράφημα, παρατηρείται μία αύξηση έως το 2014, των αριθμοδεικτών μικτού περιθωρίου κέρδους, καθαρού περιθωρίου κέρδους, αποδοτικότητας ενεργητικού και αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων, και εν συνεχεία μία μικρή μείωση τις δυο χρονιές που ακολουθούν.

#### 7.4.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.36	0.35	0.33	0.31	0.38	0.36	0.32
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	0.78	0.79	0.83	0.87	0.94	0.82	0.75
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	0.41	0.39	0.36	0.35	0.43	0.40	0.35





## 7.5 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Βόλου

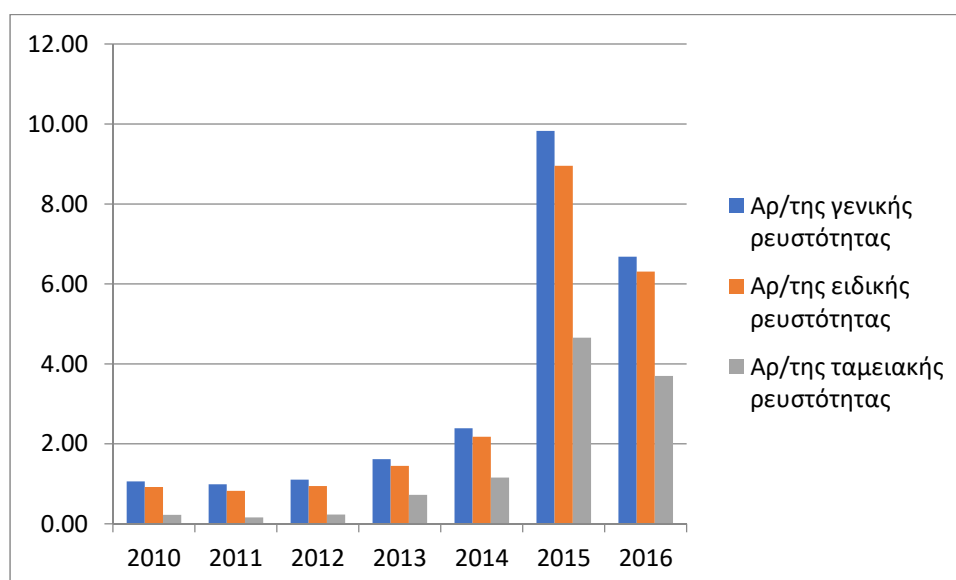
### A.E.

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Χρηματικά διαθέσιμα	437,826.66	287,200.41	455,437.54	1,317,744.71	1,711,448.13	1,612,998.25	3,086,412.63
Πελάτες&λοιπές απαιτήσεις	1,362,565.35	1,195,759.10	1,388,910.83	1,316,236.37	1,509,168.81	1,490,787.46	2,177,960.14
Αποθέματα	272,598.19	296,860.42	308,728.39	307,944.58	310,686.57	302,142.37	308,645.54
Ληξιπρόθεσμες Υποχρεώσεις = Βραχυχρόνιες	1,957,913.66	1,801,715.60	1,950,866.04	1,820,797.38	1,478,423.64	346,628.68	834,237.77
<b>ΣυνολικάΚεφάλαια</b>	<b>12,876,085.94</b>	<b>12,624,757.44</b>	<b>12,648,361.62</b>	<b>13,085,439.20</b>	<b>13,467,800.60</b>	<b>14,049,654.43</b>	<b>16,232,888.62</b>
Ίδια Κεφάλαια	8,850,728.63	9,301,610.14	9,360,981.35	9,909,534.28	10,628,644.42	13,243,629.43	14,396,891.53
Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)	4,025,357.31	3,323,147.30	3,287,380.27	3,175,904.92	2,839,156.18	806,025.00	1,835,997.09
Πάγια στοιχεία	10,741,945.05	10,763,157.08	10,400,952.58	10,077,506.91	9,936,497.09	10,643,726.35	10,659,870.31
ΚυκλοφορούνΕνεργητικό	2,072,990.21	1,779,819.93	2,153,076.76	2,941,925.66	3,531,303.51	3,405,928.08	5,573,018.31
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	2,067,443.65	1,521,431.70	1,336,514.23	1,355,107.54	1,360,732.54	459,396.32	1,001,759.32
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	1,957,913.66	1,801,715.60	1,950,866.04	1,820,797.38	1,478,423.64	346,628.68	834,237.77
Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων	-124,987.41	489,043.21	253,957.39	894,196.85	931,336.46	1,199,035.12	1,556,198.67
ΣύνολοΤόκων	Η επιχείρηση δεν έχει χρεωστικούς τόκους						
Καθαρό Αποτέλεσμα Εκμ/σης προ χρημ/κων Εξόδων	-128,146.99	486,721.34	251,170.17	887,426.07	894,706.92	1,163,669.27	1,527,171.61
Χρηματ/κα Έξοδα	Η επιχείρηση δεν έχει χρηματοοικονομικά έξοδα						
Μκτάκέρδη	1,231,394.92	1,582,627.39	1,186,883.12	1,797,014.00	1,748,173.12	2,075,434.94	2,730,744.58
ΚαθαρέςΠωλήσεις	5,655,546.83	4,882,013.27	4,554,941.63	4,558,299.12	4,323,038.67	4,473,771.64	5,426,969.62
<b>ΣύνολοΕνεργητικού</b>	<b>12,814,935.26</b>	<b>12,542,977.01</b>	<b>12,554,029.34</b>	<b>13,019,432.57</b>	<b>13,467,800.60</b>	<b>14,049,654.43</b>	<b>16,232,888.62</b>

## 7.5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες ρευστότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.06	0.99	1.10	1.62	2.39	9.83	6.68
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας	(Κυκλοφορούν ενεργητικό - Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0.92	0.82	0.95	1.45	2.18	8.95	6.31
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας	Χρηματικά διαθέσιμα / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	0.22	0.16	0.23	0.72	1.16	4.65	3.70



Γενικά θέλουμε να έχουμε υψηλή ρευστότητα για να καλύπτουμε τις βραχυχρόνιες κυρίως υποχρεώσεις μας. Όχι όμως και πολύ μεγάλη γιατί χάνουμε απόδοση.

Η ΓΡ βλέπουμε να έχει μεγάλες αποκλείσεις στην περίοδο που εξετάζεται. Ο μεγαλύτερος δείκτης ΓΡ αποτελεί θετική ένδειξη για την εταιρεία (προς τους πιστωτές της) αλλά το θέμα είναι και πόσο εύκολα ρευστοποιεί τις απαιτήσεις και τα αποθέματά της.

Βλέπουμε πως και ο δείκτης Ειδικής Ρευστότητας είναι καλός που σημαίνει πως τα αποθέματα ρευστοποιούνται ικανοποιητικά. Το θέμα είναι αν ρευστοποιούνται και οι απαιτήσεις ικανοποιητικά για να είμαστε πιο ασφαλείς. Βλέπουμε στην περίπτωση της ταμειακής ρευστότητας ότι στα πρώτα χρόνια της κρίσης η θετική ένδειξη της ΓΡ πάνω από τη μονάδα εξουδετερώνεται από την αναποτελεσματική χρήση των απαιτήσεων του λιμένος.

Γενικά πάντως οι δείκτες ρευστότητας κινούνται σε πολύ καλά επίπεδα, κυρίως στα τελευταία έτη, προσφέροντας ασφάλεια στους πιστωτές τους.

### 7.5.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	0.69	0.74	0.74	0.76	0.79	0.94	0.89
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	2.20	2.80	2.85	3.12	3.74	16.43	7.84
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	0.82	0.86	0.90	0.98	1.07	1.24	1.35
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	0.51	0.54	0.65	0.93	1.24	4.23	3.04
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.20	7.07	7.78	7.44	7.30	23.17	10.64
6	Αρ/της καλύψεως τόκων	καθαρά κέρδη προ φόρων / σύνολο τόκων	Οι δείκτες δε μπορούν να υπολογιστούν						
7	Αρ/της καλύψεως Χρηματοοικονομικών εξόδων	καθαρά κέρδη εκμ/σης προ χρηματ/κων εξόδων / Χρηματ/κα έξοδα							

Ο πρώτος δείκτης ΙΚ / ΣΚ μας δείχνει το ποσοστό των ΣΚ που αποτελείται από ΙΚ. Όταν το ποσοστό των ΙΚ είναι μικρό σημαίνει πως η εταιρεία έχει αυξημένο δανεισμό, κάτι που ειδικά σε περιόδους κρίσης δεν είναι επιθυμητό. Φυσικά, σε περιπτώσεις υψηλού δανεισμού πρέπει να

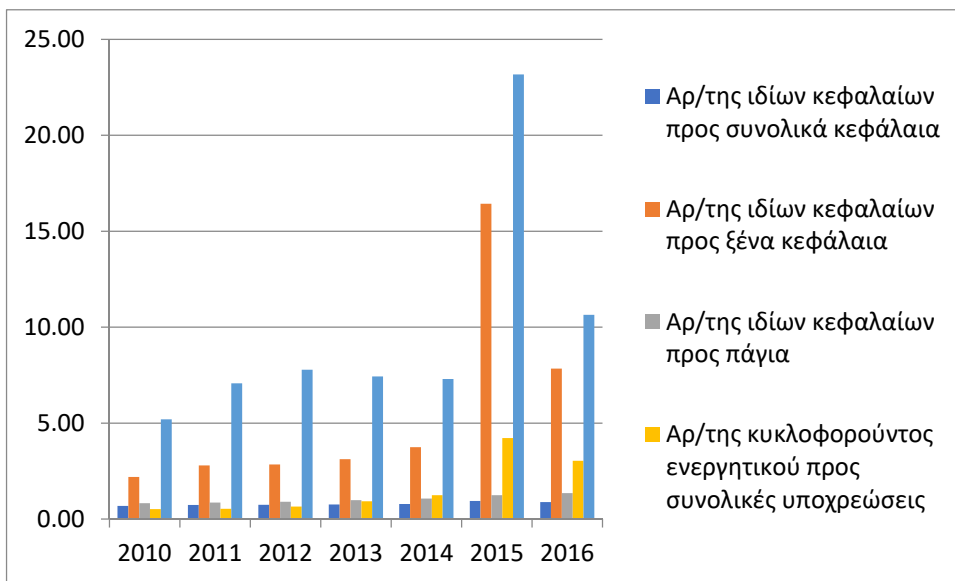
εξετάζουμε και τη δομή του δανεισμού αυτού. Στην περίπτωση μας βλέπουμε ότι τα ΙΚ αποτελούν μεγάλο μέρος των ΣΚ και συνεπώς ο λιμένας δεν έχει μεγάλο δανεισμό. Αυτό αποτελεί θετικό σημάδι για τους δανειστές που θεωρούν πως ο λιμένας αυτός θα έχει τη δυνατότητα αποπληρωμής των υποχρεώσεών του.

Η ασφάλεια των πιστωτών επιβεβαιώνεται και από τον δεύτερο αριθμοδείκτη αφού όσο μεγαλύτερος ο δείκτης ΙΚ/ΞΚ τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές. Εδώ βλέπουμε για όλη την περίοδο μεγάλη συμμετοχή των ΙΚ και ειδικά στα τελευταία χρόνια που η αναλογία ΙΚ προς ΞΚ είναι πολύ μεγάλη. Έτσι, ο λιμένας έχει τη δυνατότητα να επιτύχει πολύ καλούς όρους από τους πιστωτές του.

Από τον τρίτο αριθμοδείκτη βλέπουμε τι μέρος των παγίων χρηματοδοτείται από ΙΚ. Αυτό ο δείκτης επηρεάζεται από άλλους δείκτες καθώς αν αυξάνονται οι αποσβέσεις μεταβάλλεται η αξία των παγίων. Ο 4ος αριθμοδείκτης δεν μας δείχνει κάτι.

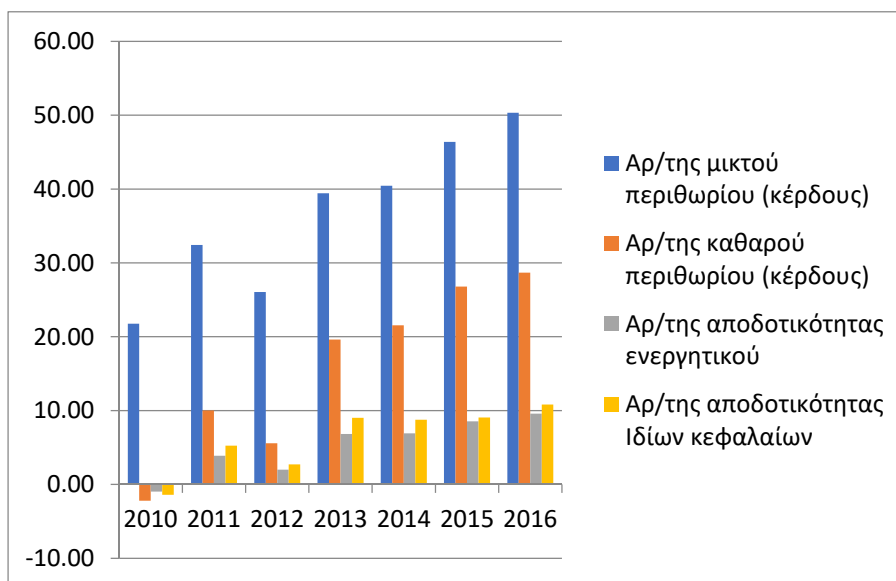
Ο πέμπτος αριθμοδείκτης δείχνει τι μέρος μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων μπορεί να καλυφθεί από πάγια. Όσο μεγαλύτερος τόσο πιο καλό για πιστωτές. Εδώ βλέπουμε πως για όλη την περίοδο ο αριθμοδείκτης είναι υψηλός και άρα υπάρχει εξασφάλιση για τους πιστωτές.

Όλοι οι αριθμοδείκτες και για όλη την περίοδο παρότι σε κάποιες χρονιές κυρίως στην αρχή της κρίσης δεν ήταν τόσο καλοί, δείχνουν ότι ο λιμένας αυτός δεν αντιμετωπίζει προβλήματα ρευστότητας και γενικότερα εξυπηρέτησης των υποχρεώσεών του και κατά συνέπεια μπορεί να πετύχει καλούς όρους χρηματοδότησης.



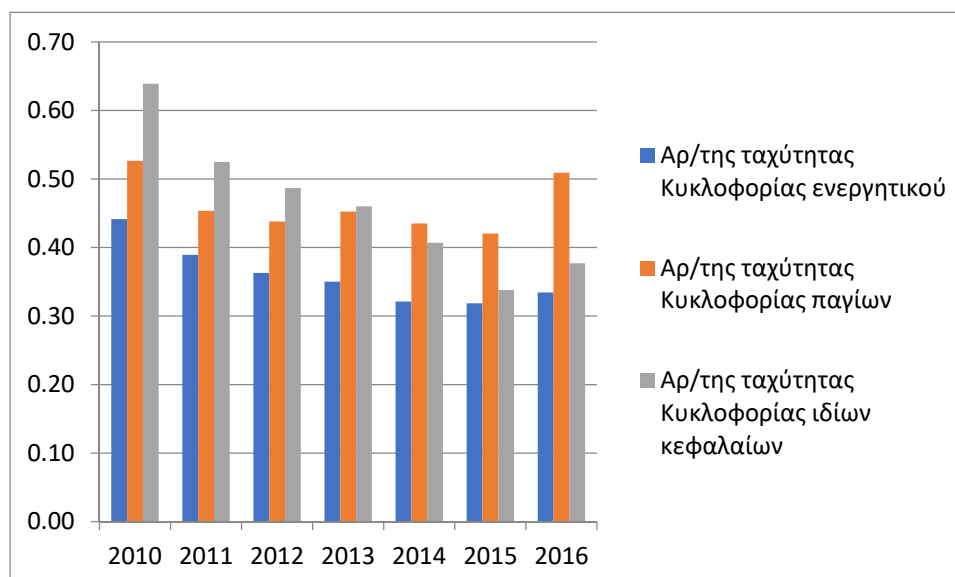
### 7.5.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Ar/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	21.77	32.42	26.06	39.42	40.44	46.39	50.32
2	Ar/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	-2.21	10.02	5.58	19.62	21.54	26.80	28.68
3	Ar/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη/ζημιές εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	-0.97	3.87	2.01	6.83	6.92	8.53	9.59
4	Ar/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	-1.41	5.26	2.71	9.02	8.76	9.05	10.81



### 7.5.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.44	0.39	0.36	0.35	0.32	0.32	0.33
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	0.53	0.45	0.44	0.45	0.44	0.42	0.51
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	0.64	0.52	0.49	0.46	0.41	0.34	0.38



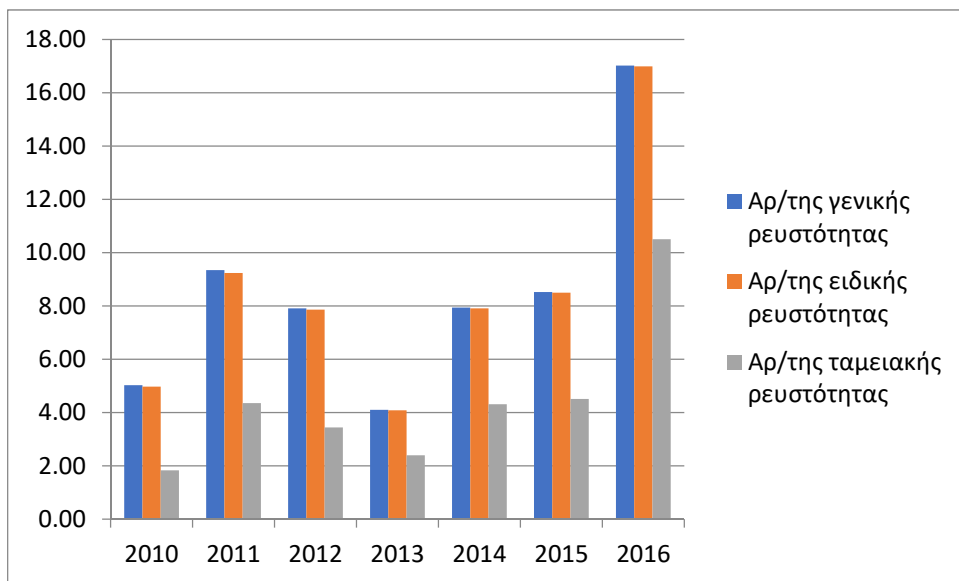
## 7.6 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε .

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Αποθέματα</b>	84,184.00	88,167.00	61,716.00	61,647.00	40,479.00	34,759.00	20,399.00
<b>Πελάτες&amp;λοιπές εμπορικές απαιτήσεις</b>	3,567,338.00	2,964,388.00	3,340,144.00	3,362,681.00	3,279,935.00	2,653,291.00	2,057,362.00
<b>Λοιπά κυκλοφοριακά στοιχεία ενεργητικού</b>	1,455,022.00	1,180,709.00	2,464,624.00	1,382,322.00	1,782,650.00	2,862,512.00	2,886,127.00
<b>Ταμειακά διαθέσιμα &amp;ισοδύναμα</b>	2,924,740.00	3,694,129.00	4,523,254.00	6,742,682.00	6,066,069.00	6,234,473.00	8,010,538.00
<b>ΣυνολικάΚεφάλαια</b>	22,089,845.00	21,293,633.00	22,029,712.00	23,464,113.00	23,085,106.00	25,449,457.00	25,475,689.00
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>	8,010,963.00	8,478,501.00	9,328,461.00	10,707,299.00	12,666,964.00	12,579,075.00	14,460,235.00
<b>Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)</b>	14,078,882.00	12,815,132.00	12,701,251.00	13,839,117.00	10,418,142.00	12,870,382.00	11,015,453.00
<b>πάγιοενεργητικό</b>	14,058,562.00	13,366,239.00	12,722,276.00	11,914,781.00	11,915,973.00	13,664,422.00	12,501,263.00
<b>ΚυκλοφορούνΕνεργητικό</b>	8,031,284.00	7,927,393.00	10,389,738.00	11,549,332.00	11,169,133.00	11,785,035.00	12,974,426.00
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>	12,482,059.00	11,966,853.00	11,388,275.00	11,026,047.00	9,011,737.00	11,488,078.00	10,253,085.00
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>	1,596,823.00	848,279.00	1,312,976.00	2,813,070.00	1,406,405.00	1,382,304.00	762,368.00
<b>Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων</b>	1,454,249.00	871,173.00	1,318,768.00	2,687,670.00	555,561.00	1,167,195.00	2,270,620.00
<b>Καθαρό Αποτέλεσμα Εκμ/σης προ χρημ/κων αποτελεσμάτων</b>	1,362,313.00	708,245.00	1,145,305.00	1,809,795.00		996,075.00	2,100,584.00
<b>Χρηματ/κα Έξοδα</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Μκτάκέρδη</b>	1,091,116.00	997,663.00	1,157,514.00	1,722,306.00	1,417,243.00	1,626,098.00	2,223,094.00
<b>ΚαθαρέςΠωλήσεις</b>	6,671,726.00	6,262,875.00	5,777,986.00	6,186,334.00	5,859,917.00	5,822,868.00	5,959,634.00
<b>ΣύνολοΕνεργητικού</b>	<b>22,089,846.00</b>	<b>21,293,632.00</b>	<b>23,112,014.00</b>	<b>23,464,113.00</b>	<b>23,085,106.00</b>	<b>25,449,457.00</b>	<b>25,475,689.00</b>

## 7.6.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

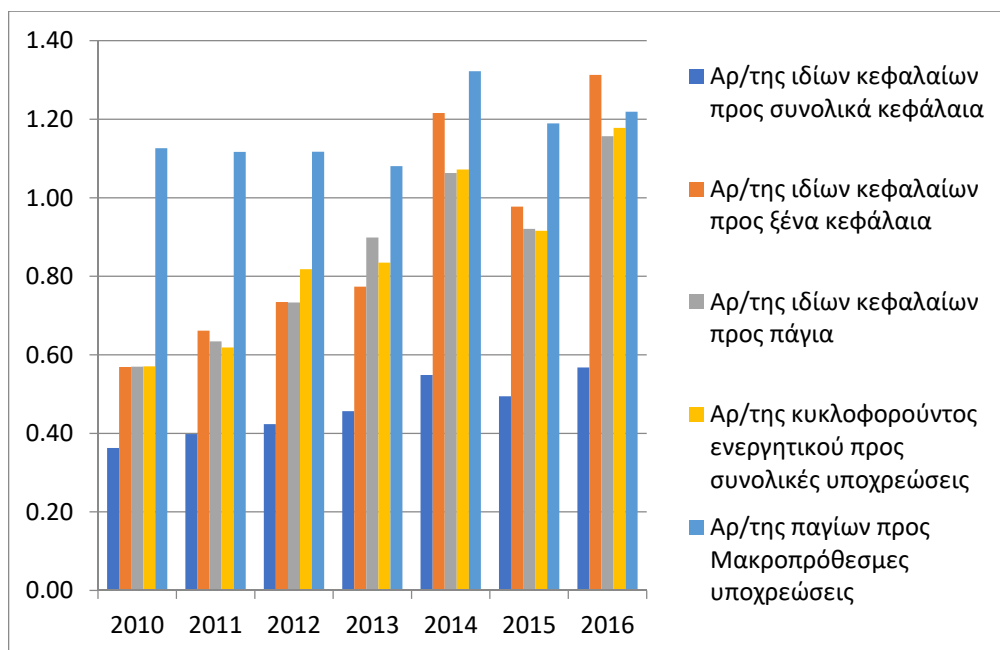
Αριθμοδείκτες ρευστότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας	(διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.03	9.35	7.91	4.11	7.94	8.53	17.02
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας	(διαθέσιμα + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.98	9.24	7.87	4.08	7.91	8.50	16.99
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας	διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.83	4.35	3.45	2.40	4.31	4.51	10.51





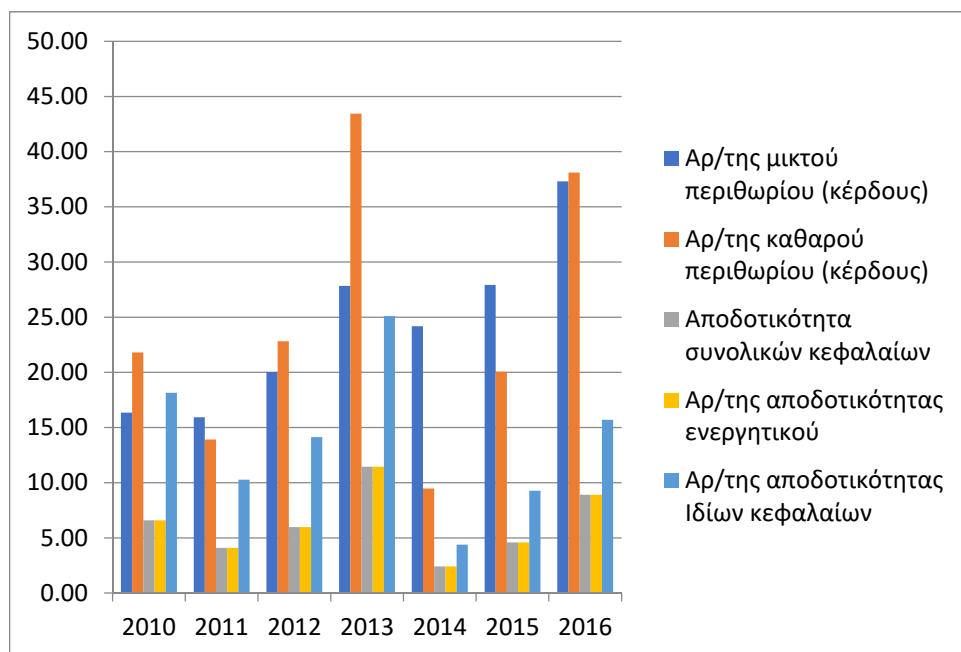
## 7.6.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	0.36	0.40	0.42	0.46	0.55	0.49	0.57
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	0.57	0.66	0.73	0.77	1.22	0.98	1.31
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια στοιχεία	0.57	0.63	0.73	0.90	1.06	0.92	1.16
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	0.57	0.62	0.82	0.83	1.07	0.92	1.18
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.13	1.12	1.12	1.08	1.32	1.19	1.22
6	Αρ/της καλύψεως Χρηματοοικονομικών εξόδων	καθαρά κέρδη εκμ/σης προ χρηματ/κων αποτελεσμάτων / Χρηματ/κα έξοδα						
		Η επιχείρηση δεν έχει χρηματ/κα έξοδα άρα ο δείκτης δε μπορεί να υπολογιστεί						



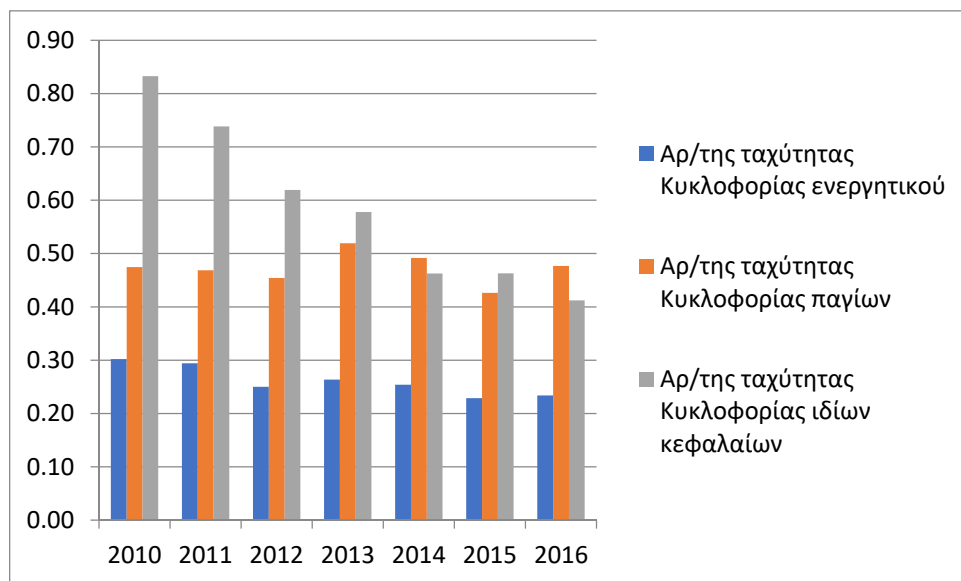
### 7.6.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	16.35	15.93	20.03	27.84	24.19	27.93	37.30
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	21.80	13.91	22.82	43.45	9.48	20.05	38.10
3	Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης + χρημ/κα εξ.) / συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια	6.58	4.09	5.99	11.45	2.41	4.59	8.91
4	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	6.58	4.09	5.99	11.45	2.41	4.59	8.91
5	Αρ/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	18.15	10.28	14.14	25.10	4.39	9.28	15.70



## 7.6.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.30	0.29	0.25	0.26	0.25	0.23	0.23
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	0.47	0.47	0.45	0.52	0.49	0.43	0.48
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	0.83	0.74	0.62	0.58	0.46	0.46	0.41



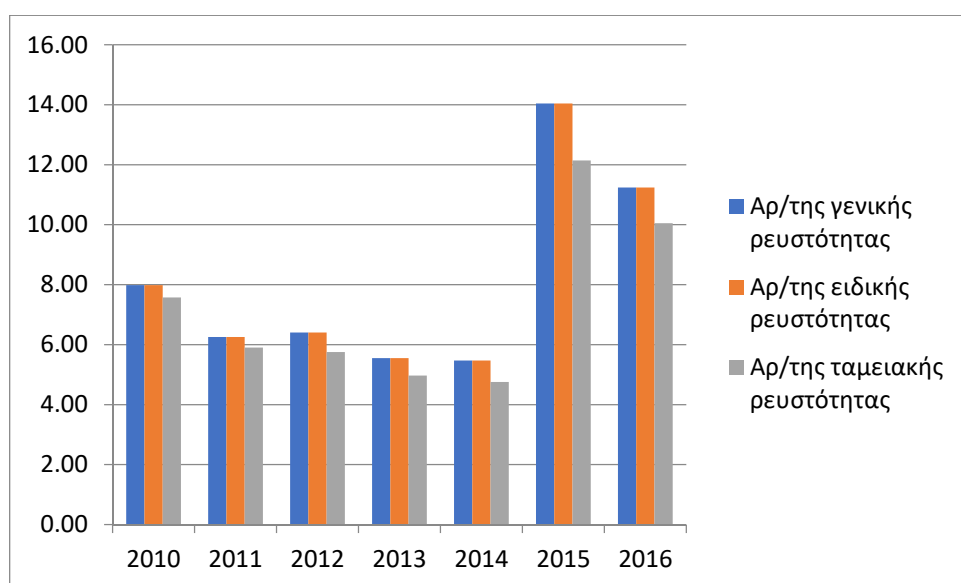
## 7.7 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε .

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εν συνεχεία αριθμοδεικτών που αφορούν στην χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας Α. Ε.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Εμπορικές απαιτήσεις	636,658.00	663,417.00	1,260,550.00	1,304,354.00	1,625,502.00	1,711,788.00	1,473,369.00
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	298,258.00	549,436.00	784,147.00	1,372,721.00	2,251,455.00	1,588,137.00	1,505,757.00
Απαιτήσεις από φόροεισοδήματος	115,544.00	389,343.00	192,436.00	195,413.00	222,809.00	12,608.00	2,064.00
Χρηματικά διαθέσιμα	11,828,364.00	11,152,784.00	11,174,754.00	11,129,104.00	10,812,792.00	10,943,372.00	12,415,694.00
<b>ΣυνολικάΚεφάλαια</b>	<b>14,412,959.00</b>	<b>14,640,833.00</b>	<b>15,174,363.00</b>	<b>15,760,066.00</b>	<b>16,540,828.00</b>	<b>15,811,375.00</b>	<b>16,975,693.00</b>
Ίδια Κεφάλαια	12,371,433.00	12,256,393.00	12,725,876.00	13,472,224	14,193,766	14,827,424.00	15,636,128.00
Ξένα Κεφάλαια (σύνολο υποχρεώσεων)	2,041,526.00	2,384,440.00	2,448,487.00	2,287,842.00	2,347,062.00	983,951.00	1,339,565.00
πάγιοενεργητικό	1,534,135.00	1,885,853.00	1,762,476.00	1,758,474.00	1,628,269.00	1,555,470.00	1,578,808.00
ΚυκλοφορούνΕνεργητικό	12,878,824.00	12,754,980.00	13,411,887.00	14,001,592.00	14,912,558.00	14,255,905.00	15,396,884.00
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	480,232.00	495,264.00	506,605.00	48,099.00	72,449.00	82,937.00	104,220.00
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	1,561,294.00	1,889,176.00	1,941,882.00	2,239,743.00	2,274,613.00	901,014.00	1,235,345.00
Καθαρά Κέρδη / Ζημιές Προ φόρων	1,952,094.00	551,849.00	876,090.00	1,376,867.00	949,869.00	1,515,136.00	1,688,807.00
Καθαρό Αποτέλεσμα Εκμ/σης προ χρημ/κων Εξόδων	1,455,754.00	-59,964.00	183,371.00	934,693.00	685,737.00	1,234,543.00	1,354,836.00
Χρηματ/κα Έξοδα	19,787.00	17,932.00	18,594.00	4,620.00	17,060.00	2,325.00	2,325.00
Μκτάκέρδη	2,173,184.00	1,073,374.00	1,012,414.00	1,229,339.00	1,750,045.00	2,251,392.00	2,208,201.00
ΚαθαρέςΠωλήσεις	4,544,898.00	4,287,418.00	3,646,244.00	3,793,644.00	3,928,287.00	4,620,578.00	4,711,546.00
<b>ΣύνολοΕνεργητικού</b>	<b>14,412,959.00</b>	<b>14,640,833.00</b>	<b>15,174,363.00</b>	<b>15,760,066.00</b>	<b>16,540,827.00</b>	<b>15,811,375.00</b>	<b>16,975,692.00</b>

## 7.7.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες ρευστότητας		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της γενικής ρευστότητας (διαθέσιμα + απαιτήσεις + αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	7.98	6.25	6.40	5.55	5.47	14.05	11.24
2	Αρ/της ειδικής ρευστότητας (διαθέσιμο + απαιτήσεις) / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	7.98	6.25	6.40	5.55	5.47	14.05	11.24
3	Αρ/της ταμειακής ρευστότητας διαθέσιμο ενεργητικό / ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις	7.58	5.90	5.75	4.97	4.75	12.15	10.05

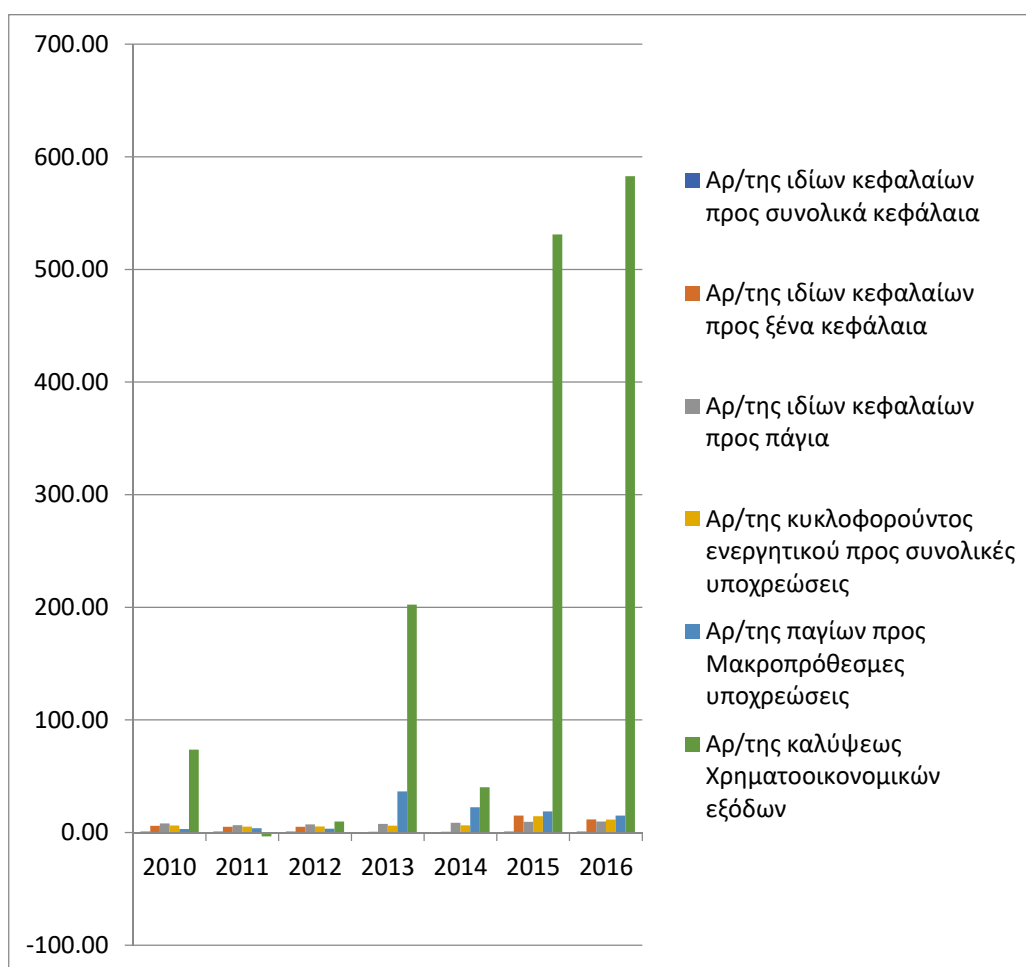


Από την διαχρονική μελέτη των αριθμοδεικτών άμεσης και ταμειακής ρευστότητας προκύπτει ότι η συγκεκριμένη οικονομική μονάδα βελτιώνει την επίδοσή της ως προς την ικανότητα των αμυντικών περιουσιακών στοιχείων να καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Συνοψίζοντας τις εκτιμήσεις της παραπάνω ανάλυσης σημαντικό εύρημα αποτελεί το γεγονός της χαμηλής ρευστοποίησης των απαιτήσεων γεγονός που συνδέεται με πιθανή ανεπάρκεια ρευστότητας. Συνεπώς, η όποια βελτίωση στα αποτελέσματα ρευστότητας συνδέεται με την μείωση των υποχρεώσεων λόγω περικοπών των πιστώσεων και όχι στην διαχείριση των απαιτήσεων η οποίας η αποτελεσματικότητα κρίνεται χαμηλή.

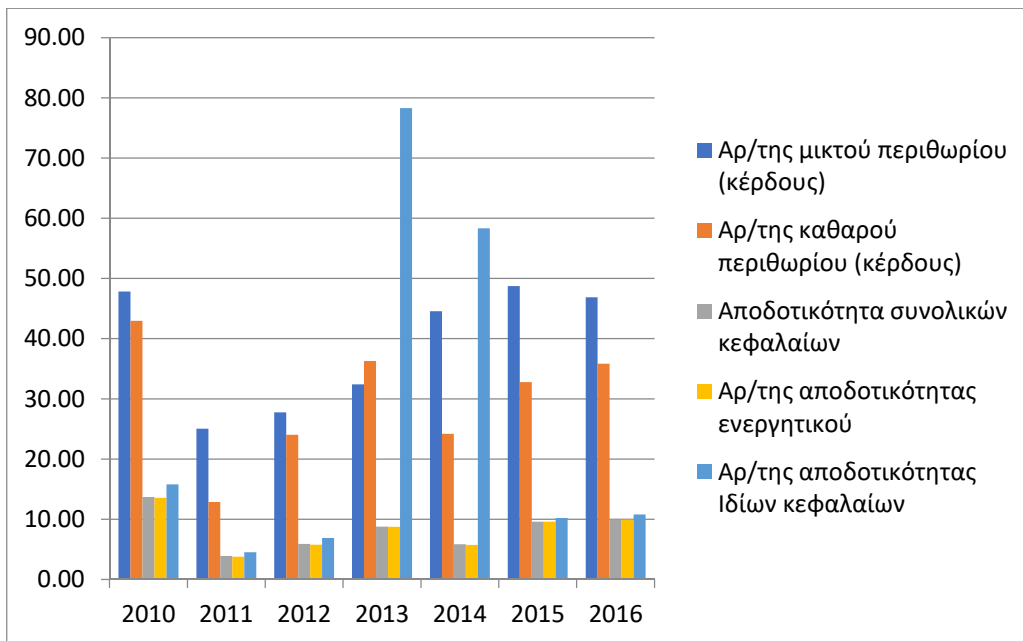
## 7.7.2 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Δομής & Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / συνολικά κεφάλαια	0.86	0.84	0.84	0.11	0.10	0.94	0.92
2	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς ξένα κεφάλαια	ίδια κεφάλαια / ξένα κεφάλαια	6.06	5.14	5.20	0.77	0.69	15.07	11.67
3	Αρ/της ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	ίδια κεφάλαια / πάγια στοιχεία	8.06	6.50	7.22	7.66	8.72	9.53	9.90
4	Αρ/της κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	κυκλοφορούν ενεργητικό / σύνολο υποχρεώσεων	6.31	5.35	5.48	6.12	6.35	14.49	11.49
5	Αρ/της παγίων προς Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	πάγια / μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	3.19	3.81	3.48	36.56	22.47	18.75	15.15
6	Αρ/της καλύψεως Χρηματοοικονομικών εξόδων	καθαρά κέρδη εκμ/σης προ χρηματ/κων εξόδων / Χρηματ/κα έξοδα	73.57	-3.34	9.86	202.31	40.20	530.99	582.73



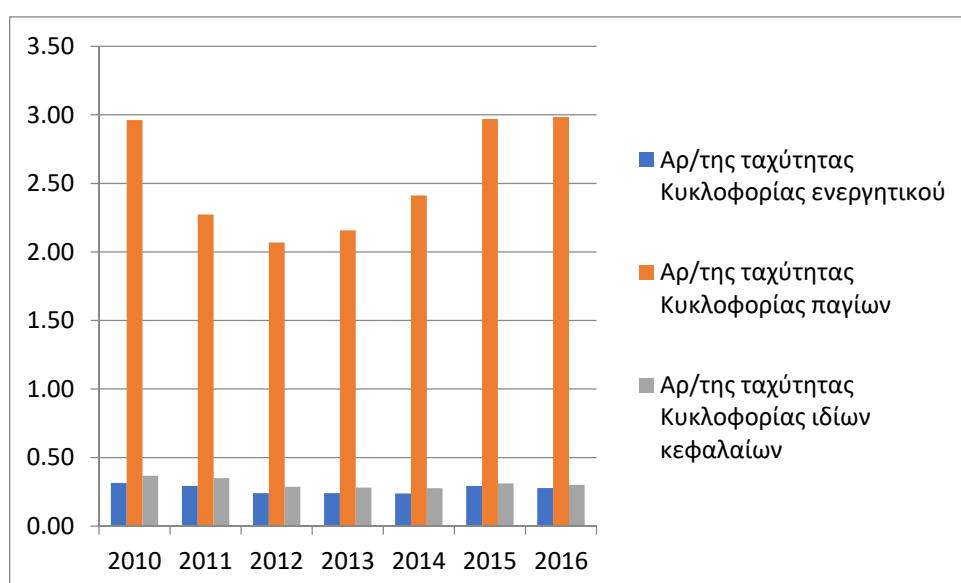
### 7.7.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της μικτού περιθωρίου (κέρδους)	100*(μικτά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	47.82	25.04	27.77	32.41	44.55	48.73	46.87
2	Αρ/της καθαρού περιθωρίου (κέρδους)	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης) / καθαρές πωλήσεις χρήσης	42.95	12.87	24.03	36.29	24.18	32.79	35.84
3	Αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων	100*(καθαρά κέρδη εκμ/σης + χρημ/κα εξ.) / συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια	13.68	3.89	5.90	8.77	5.85	9.60	9.96
4	Αρ/της αποδοτικότητας ενεργητικού	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ενεργητικού	13.54	3.77	5.77	8.74	5.74	9.58	9.95
5	Αρ/της αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	100*καθαρά κέρδη εκμ/σης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων	15.78	4.50	6.88	78.30	58.34	10.22	10.80



## 7.7.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτες δραστηριότητας			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ενεργητικού	καθαρές πωλήσεις / σύνολο ενεργητικού	0.32	0.29	0.24	0.24	0.24	0.29	0.28
2	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας παγίων	καθαρές πωλήσεις / καθαρό πάγιο ενεργητικό	2.96	2.27	2.07	2.16	2.41	2.97	2.98
3	Αρ/της ταχύτητας Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	καθαρές πωλήσεις / ίδια κεφάλαια	0.37	0.35	0.29	0.28	0.28	0.31	0.30



Από την διαχρονική μελέτη των αριθμοδεικτών άμεσης και ταμειακής ρευστότητας προκύπτει ότι η συγκεκριμένη οικονομική μονάδα βελτιώνει την επίδοσή της ως προς την ικανότητα των αμυντικών περιουσιακών στοιχείων να καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Συνοψίζοντας τις εκτιμήσεις της παραπάνω ανάλυσης σημαντικό εύρημα αποτελεί το γεγονός της χαμηλής ρευστοποίησης των απαιτήσεων γεγονός που συνδέεται με πιθανή ανεπάρκεια ρευστότητας.

Συνεπώς, η όποια βελτίωση στα αποτελέσματα ρευστότητας συνδέεται με την μείωση των υποχρεώσεων λόγω περικοπών των πιστώσεων και όχι στην διαχείριση των απαιτήσεων η οποίας η αποτελεσματικότητα κρίνεται χαμηλή.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ – ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Στο Κεφάλαιο αυτό, θα δώσουμε μια προσέγγιση της χρησιμότητας των αριθμοδεικτών, δίνοντας τα υπολογιστικά αποτελέσματα από τους πίνακες του προηγούμενου κεφαλαίου, του Δείκτη Άμεσης Ρευστότητας και του Δείκτη Ταμειακής Ρευστότητας, υπό μορφή πινάκων, ώστε να έχουμε ευδιάκριτα τα συμπεράσματα από την οικονομική μελέτη των ανωτέρω λιμένων.

Με ανάλογο τρόπο, μπορεί κανείς, χρησιμοποιώντας τους κατάλληλους τύπους από τους ορισμούς των αριθμοδεικτών και τα οικονομικά στοιχεία όπως παρατίθενται σε αντίστοιχους πίνακες, να υπολογίσει όλους τους αριθμοδείκτες, προκειμένου να εξάγει τα συμπεράσματα που επιθυμεί.

### 8.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Σε επίπεδο συνολικού δείγματος (κλάδου) από άποψη ρευστότητας, φαίνεται, στην εποχή της γενικότερης οικονομικής κρίσης, να παρουσιάζεται ένα κατ' αρχήν παράδοξο φαινόμενο. Δηλαδή, να εμφανίζεται βελτίωση στην διάρκεια της χρονικής αυτής περιόδου που εξετάζουμε, σε όλους τους λιμένες, χρόνο με τον χρόνο, τόσο ως προς την ταμειακή, όσο και ως προς την άμεση ρευστότητα.

### 8.1.1 Αριθμοδείκτες Άμεσης Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας									
α/α	Επωνυμία	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
1	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ	2,36	2,50	2,98	3,42	4,01	3,79	3,19	3,18
2	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ ΑΕ	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΑΕ	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ	5,43	6,63	8,83	9,06	7,03	8,92	7,79	7,67
5	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΑΕ	0,92	0,82	0,87	0,89	1,23	5,17	2,98	1,84
6	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ	4,97	5,85	7,86	4,08	7,91	8,5	16,99	8,02
7	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΑΕ	-	-	-	-	-	-	-	-

Στον παραπάνω πίνακα, έχουμε υπολογίσει τον αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας, σύμφωνα με τον ορισμό που δώσαμε στο Κεφ. 6, παράγραφο 6.2, και χρησιμοποιώντας τα δεδομένα που παρατίθενται στους πίνακες του 7<sup>ου</sup> κεφ. για τον κάθε λιμένα.

\*Σημειώνεται ότι για τους λιμένες Ραφήνας, Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας, στους πίνακες δεν έχουμε στοιχεία για τα αποθέματα, συνεπώς δεν μπορούμε να υπολογίσουμε τον αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας.

Τύπος : (Κυκλοφορούν ενεργητικό - Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ο μέσος όρος της άμεσης ρευστότητας για τους Λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Βόλου και Ηρακλείου, σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου από το 2010 έως το 2016, κινείται σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα, εμφανώς μεγαλύτερα της μονάδος.

Σχεδόν σε όλα τα Λιμάνια, παρουσιάζεται χρόνο με το χρόνο αλματώδης πρόοδος, καταλήγοντας το 2016 να εμφανίζονται δείκτες άμεσης ρευστότητας εξαιρετικά υψηλοί. Αυτό μαρτυρά ότι έχει καταβληθεί μια σημαντική προσπάθεια τόσο στον έλεγχο των υποχρεώσεων, όσο και στην κατά το δυνατό γρηγορότερη εξασφάλιση των μέσων για την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων αυτών, κάτι που απορρέει και από τις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας.

Έτσι όπως φαίνεται και στον ανωτέρω πίνακα, καλύτερη επίδοση στον δείκτη άμεσης ρευστότητας έχει ο Λιμένας Ηρακλείου και ακολουθεί ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, και εν συνεχεία ο λιμένας του Πειραιά και του Βόλου που παρά την μεγάλη και συνεχιζόμενη βελτίωση, πέτυχε την πιο χαμηλή επίδοση κατά μέσο.

### 8.1.2 Αριθμοδείκτες Ταμειακής Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας									
α/α	Επωνυμία	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
1	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ	0,37	0,48	0,60	1,72	2,44	2,54	1,57	1,39
2	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ ΑΕ	-	2,22	1,66	1,64	1,65	2,46	2,35	1,99
3	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΑΕ	0,90	0,95	0,38	0,57	0,54	0,43	1,03	0,68
4	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ	4,88	5,74	8,09	8,46	6,44	7,65	4,45	6,53
5	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΑΕ	0,22	0,16	0,23	0,72	1,16	4,65	3,70	1,55
6	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ	1,83	4,35	3,44	2,40	4,31	4,51	10,51	4,48
7	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΑΕ	7,56	5,90	5,75	4,97	4,75	12,15	10,05	7,30

Στον παραπάνω πίνακα, έχουμε υπολογίσει τον αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας, σύμφωνα με τον ορισμό που δώσαμε στο Κεφ. 6, παράγραφο 6.2, και χρησιμοποιώντας τα δεδομένα που παρατίθενται στους πίνακες του 7<sup>ου</sup> κεφ. για τον κάθε λιμένα.

\*Σημειώνεται ότι για τον λιμένα Ραφήνας, στους πίνακες δεν έχουμε στοιχεία το 2010, συνεπώς δεν μπορούμε να υπολογίσουμε τον αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας για το έτος αυτό.

Τύπος : Χρηματικά Διαθέσιμα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Ο Δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η τιμή του δείκτη είναι συνήθως <1.

Η ταμειακή ρευστότητα παρουσιάζει βελτίωση στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, παρότι σε ορισμένες περιπτώσεις δείχνει να βρίσκεται σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, ενώ γενικότερα δεν φαίνεται να έχουμε φτάσει σε επίπεδα σταθερότητας, ομαλής και διατηρήσιμης εξυπηρέτησης των ληξιπροθέσμων υποχρεώσεων.

**Ο μέσος όρος ταμειακής ρευστότητας, όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, έχει πολύ υψηλή τιμή για τον λιμένα Ηγουμενίτσας και Θεσσαλονίκης, ακολουθεί ο λιμένας Ηρακλείου και έπειτα ο λιμένας Ραφήνας, Βόλου, Πειραιά, με τελευταίο της Αλεξανδρούπολης.**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την διαχρονική μελέτη των αριθμοδεικτών άμεσης και ταμειακής ρευστότητας προκύπτει, ότι οι λιμένες βελτιώνουν την απόδοσή τους, καθώς και την ικανότητα τους να καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους, γεγονός που φαίνεται και από τα γραφήματα του 7<sup>ου</sup> κεφαλαίου.

Συνεπώς παρά οικονομική κρίση που παρατηρείται στην χώρα μας τα τελευταία χρόνια οι Οργανισμοί Λιμένων βελτίωσαν την οικονομική τους κατάσταση και συνέχισαν απρόσκοπτα την εύρυθμη λειτουργία τους.

Συμπερασματικά, αναφορικά με την διαστρωματική ανάλυση, θα λέγαμε ότι υπάρχουν διαφορές στους λιμένες του εξεταζόμενου δείγματος, δηλαδή, έχουμε διαφορετική κατάταξη των λιμένων ανάλογα με τον αριθμοδείκτη που επιλέγουμε να χρησιμοποιήσουμε και τα συμπεράσματα που μας ενδιαφέρει να εξάγουμε.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελόπουλος Π., Ηρειώτης Ν., Συριόπουλος Κ., (2008) Χρηματοοικονομικά Εργαλεία Στήριξης των Ειδικών Μορφών Πίστης, εκδόσεις ΕΑΠ..
- Νιάρχος Ν.Α., (2002) Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Διπλωμ. Εργασία Φοιτ. Δόγανου Νικ. στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπ. Αιγαίου
- Πτυχ. Εργασία ομάδας σπουδαστών ΤΕΙ Δυτ. Ελλάδας-Πάτρα 2016 Εισηγ: Βαφειάδης Απ.
- Wei Zhang, Jasmine Siu Lee Lam, School of Civil and Environmental Engineering, Nanyang Technological University, Singapore
- Έρευνα καθ. Θεοτοκά και κας Προγουλάκη 2004
- Theotokas, 2007
- Maritime Policy & Management 34 (4), 383-403, 2007 J. Theotokas
- φοιτ. Αρβανιτίδη, επιβλ. Γεωργίτσης - Μοντέλο Εταιρικής Διακυβέρνησης στη Ναυτιλία
- AlphaBank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110
- Αγγελόπουλος Π., Ηρειώτης Ν., Συριόπουλος Κ. (2008)
- Σωκράτης Μπάσμπας, Οικονομική των Μεταφορών, ΑΠΘ, Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών)

- Γ. Καστελλάνος Εκτ. Διευθυντής ΕΛΙΜΕ «Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος»

### **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

- [www.olne.gr](http://www.olne.gr)
- <http://www.oecd.org>
- [www.elime.gr](http://www.elime.gr)
- [www.olp.gr](http://www.olp.gr)
- [www.rafinaport.gr](http://www.rafinaport.gr)
- [www.ola-sa.gr](http://www.ola-sa.gr)
- [www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)
- [www.olig.gr](http://www.olig.gr)
- [www.port-volos.gr](http://www.port-volos.gr)
- [www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr)

## **ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

- ❖ <http://www.kathimerini.gr/.../o-ellhnokthtos-stolos-paramenei-o-megalyteros-se-pagkosmia>
- ❖ [www.kathimerini.gr/.../kyriarxei-stis-8alasses-h-ellhnikh-naytilia-poy-isxyropoieitai-e...](http://www.kathimerini.gr/.../kyriarxei-stis-8alasses-h-ellhnikh-naytilia-poy-isxyropoieitai-e...)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

- ❖ Στα αρχεία που επισυνάπτονται μαζί με την εργασία, δίνονται οι οικονομικές εκθέσεις όλων των λιμένων, από το 2010 έως το 2016, που μελετήθηκαν στην παρούσα διατριβή και από τις οποίες έχουν ληφθεί οι πίνακες με τα οικονομικά στοιχεία που παρουσιάζονται στο 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο.