

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ**

**ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**“ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ  
ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΡΦΗ. Η  
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ(ΟΛΠ).”**



**ΝΤΕΤΣΙΚΑ ΣΟΦΙΑ  
ΠΗΛΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**ΠΡΕΒΕΖΑ 2009**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ – ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ .....	8
1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	8
1.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΌΡΑΜΑ .....	17
1.3.1. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	18
1.4. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ .....	19
1.4.1. ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	20
1.4.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ .....	22
1.5. ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ .....	23
1.5.1. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....	25
1.5.2. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΝΕΡΩΝ.....	25
1.5.3. ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ .....	25
1.6. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ .....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΛΠ ΑΕ.....	29
2.1. ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ .....	29
2.2. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ .....	30
2.3. ΟΡΓΑΝΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ & ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ .....	31
2.3.1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.....	31
2.3.2. ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ.....	33

2.3.3 ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	33
2.3.4. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ & ΓΕΝΙΚΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ.....	34
2.3.5. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ .....	34
2.4. ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ .....	35
2.5. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ .....	46
3.1. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ..	46
3.1.1. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ .....	47
3.1.2. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.....	47
3.2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ .....	48
3.2.1. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL) .....	48
3.2.2. ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.....	51
3.2.3. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ .....	53
3.3. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ .....	55
3.4. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ .....	56
3.5. ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ-ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ .....	60
4.1. ΕΝΝΟΙΑ & ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ .....	60
4.2.ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	61
4.2.1. ΤΑΧΥΤΕΡΗ ΔΙΑΓΝΩΣΗ .....	61
4.2.2. ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ & ΣΥΓΚΡΙΣΙΜΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ .....	61

4.2.3. ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΡΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ .....	62
4.2.4.ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗΣ.....	63
4.2.5.ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟ ΣΤΕΛΕΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ .....	63
4.2.6. ΧΡΗΣΗ ΣΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ .....	64
4.3. ΕΙΔΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ .....	64
4.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	66
4.4.1. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	66
4.4.2. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	69
4.5. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ .....	72
4.5.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ .....	72
4.5.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ .....	74
4.5.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ .....	75
4.5.4. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ .....	77
4.5.5. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ.....	78
4.5.6. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΞΟΦΛΗΣΕΩΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ .....	80
4.6. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	81
4.6.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	82
4.6.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	83
4.7. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .	84
4.7.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ.....	85

4.7.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ Η ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΑΝΕΙΣΤΩΝ.....	87
4.7.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΞΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ....	89
.....	
4.7.4. ΠΟΡΕΙΑ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ .....	92
<b>4.8. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....</b>	<b>94</b>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ .....	97
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	101
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	103
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	104
ΑΝΑΦΟΡΕΣ .....	105

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 01: Δείκτης Γενικής Ρευστότητας.....	68
Πίνακας 02: Δείκτης Πραγματικής ή Ειδικής Ρευστότητας.....	71
Πίνακας 03: Δείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων .....	75
Πίνακας 04: Μέση Διάρκεια Παραμονής των Απαιτήσεων στην Επιχείρηση.....	77
Πίνακας 05: Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού .....	82
Πίνακας 06: Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων .....	83
Πίνακας 07: Δείκτης Ταχύτητας Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων.....	86
Πίνακας 08: Δείκτης Μικτού Περιθωρίου ή Μικτού Κέρδους .....	88
Πίνακας 09: Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων .....	90
Πίνακας 10: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια.....	86
Πίνακας 11: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων Προς Δανειακά Κεφάλαια.....	88
Πίνακας 12: Δείκτης Ξένων Κεφαλαίων Προς Συνολικά Κεφάλαια .....	90
Πίνακας 13: Πορεία Κύκλου Εργασιών.....	92
Πίνακας 14: Συγκεντρωτικός πίνακας αριθμοδεικτών.....	94

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία γίνεται παρουσίαση της χρηματοοικονομικής πορείας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς με τη χρήση αριθμοδεικτών.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η πορεία της εταιρείας, η στρατηγική και το όραμα που τη διαπνέει, ο ανταγωνισμός, αλλά και οι προοπτικές του, και η εταιρική κοινωνική ευθύνη του Οργανισμού.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση της οργανωτικής δομής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η διοικητική διάρθρωση, οι φορείς διοίκησης καθώς και τα όργανα διοίκησης, διεύθυνσης και εποπτείας.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των δραστηριοτήτων του λιμανιού, όπως η εξυπηρέτηση πελατών – πλοίων , η μεταφόρτωση των εμπορευμάτων και η παραχώρηση χώρου σε τρίτους.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η χρηματοοικονομική πορεία της εταιρείας βάση των ισολογισμών που εμπεριέχονται στα ετήσια δελτία της.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο έγινε ποιοτική μελέτη της εταιρείας με συνεντεύξεις σε στελέχη της και επίσης εξάγονται συμπεράσματα για την χρηματοοικονομική πορεία της εταιρείας βάση της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται από 12 μεγάλους λιμένες, οι οποίοι λειτουργούν, με την μορφή του « Οργανισμού λιμένα Α.Ε. ».

Οι λιμένες πλέον αποτελούν ολοκληρωμένους επιχειρηματικούς οργανισμούς, οι οποίοι διαθέτουν διαχειριστικά και σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα, διασυνδέσεις με εταιρίες ναυτιλιακών μεταφορών και δυνατότητες προσελκύσεως μεγάλων πελατών, επιπλέον χώρους αποθηκείσεως και υποστηρίξεως των logistics και άλλων παράλληλων δραστηριοτήτων, ενώ η λειτουργία τους γίνεται περισσότερο αποτελεσματική όταν υποστηρίζονται ικανοποιητικά από τα γενικότερα δίκτυα μεταφορών.

Στη παρούσα εργασία θα αναλύσουμε την πορεία του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς, όσον αφορά τη διοικητική κ την οργανωτική του δομή καθώς και την οικονομική ανάλυση με τη χρήση των αριθμοδεικτών και με ανάλυση των χρηματιστηριακών τιμών της εταιρείας.

Με αυτό τον τρόπο αφ' ενός αξιολογείται η χρηματοοικονομική πορεία του ΟΛΠ και θα εκτιμηθεί κατά πόσον η εταιρία δημιούργησε πλούτο για τους μετόχους της, κατά την αντίστοιχη περίοδο.

Οι αριθμοδείκτες οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τη χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών είναι (α) οι αριθμοδείκτες ρευστότητας, (β) οι αριθμοδείκτες εταιρικής δραστηριότητας, (γ) οι αριθμοδείκτες της αποτελεσματικότητας (δ) οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης και βιωσιμότητας και (ε) οι αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί.





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ – ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

### **1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Αποτελεί επίσης βασικό αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Η ιστορία του ξεκινά το 1824, όταν πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων. Το 1833 ο Πειραιάς ανακηρύσσεται σε ανεξάρτητο Δήμο. Το 1834, η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Τότε ο βασιλιάς Όθωνας αποβιβάζεται στον Πειραιά για να εγκατασταθεί στην Αθήνα. Το γεγονός αυτό αποτελεί την αρχή μιας νέας κίνησης στο λιμάνι και ιδρύεται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά, το οποίο υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας. Στη συνέχεια ακολουθούν οι παρακάτω χρονικοί σταθμοί του λιμανιού του Πειραιά:

1835. Έμποροι από τη Χίο και την Ύδρα εγκαθίστανται στον Πειραιά, ενώ την ίδια εποχή, με Βασιλική Διαταγή της 16.10.1835, επιβάλλεται τέλος 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων. Το επιπλέον ποσό προοριζόταν για την κατασκευή του "μώλου", τη "διόρθωση" του λιμανιού και την αποξήρανση των ελών. Ορίζεται η πρώτη Επιτροπή διοικήσεως του λιμανιού.

1836. Ολοκληρώνεται η κατασκευή της οδού Αθηνών - Πειραιώς, η οποία συντελεί στην αύξηση της κίνησης του λιμανιού. Το ίδιο έτος ιδρύεται Υγειονομείο στον Πειραιά.

1840. Το πρώτο φορτηγό ατμόπλοιο ελληνικής ιδιοκτησίας, το νεότευκτο "Δημήτριος - Χριστίνα", φθάνει στο λιμάνι του Πειραιά.

1842. Λόγω της αντιδράσεως των μεγάλων λιμανιών της εποχής εκείνης, Σύρου, Πατρών και Ναυπλίου, το σχέδιο δήλωσης του Πειραιά ως "ελεύθερο λιμάνι" απορρίπτεται.

1848. Με νομοθετική ρύθμιση τη διοίκηση του λιμανιού αναλαμβάνει τριμελής "Επιτροπεία". Αυξάνονται τα εισπραττόμενα επί των εμπορευμάτων τέλη και άλλα δικαιώματα. Γίνονται εκβαθύνσεις του λιμανιού, πλακοστρώσεις προκουμαίων κλπ.

1850. Η κίνηση του λιμανιού ετησίως, ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία καταπλέοντα και αποπλέοντα, ολικής χωρητικότητας 130.000 τόνων και 30.000 επιβατών εκ των οποίων 28.000 εσωτερικού και 2.000 εξωτερικού.

1860. Ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη. Στο λιμάνι του Πειραιά είναι νηολογημένα 301 ιστιοφόρα, χωρητικότητας 14.944 τόνων.

1861. Το έτος αυτό συγκροτείται η "Εφορευτική Επιτροπεία του λιμένος Πειραιώς" και το λιμάνι τελεί πλέον υπό τον έλεγχο της Δημοτικής Αρχής.

1868. Αρχίζει η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού Αλών.

1869. Πραγματοποιείται η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Παράλληλα ιδρύεται η ναυτασφαλιστική εταιρία "Αρχάγγελος" και ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμων.

1872. Αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο. Χτίζεται το Χρηματιστήριο του Πειραιά, το επονομαζόμενο "Ρολόι". Σύμφωνα με μετρήσεις εκείνης της εποχής ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται σε 16.000 περίπου κατοίκους.

1874. Η Εφορευτική Επιτροπή συνάπτει δάνειο 400.000δρχ για την εκτέλεση λιμενικών έργων, ενώ την ίδια περίοδο τα μηχανουργεία στον Πειραιά κατασκευάζουν τις πρώτες ατμομηχανές, δύναμης μέχρι 100 ίππων.

1875. Αυξάνεται το τέλος επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων υπέρ του λιμανιού.

1876. Εγκατάσταση του πρώτου γερανού στο λιμάνι.

1881-1886. Μέσα σε αυτά τα πέντε χρόνια αγοράζεται μεγάλη βυθοκόρος, πραγματοποιούνται εκβαθύνσεις στο λιμάνι και αξιοποιείται το λιμάνι Άλων.

1884. Ιδρύεται στον Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

1889. Ο Πειραιάς έχει 34.527 κατοίκους.

1890. Η κίνηση στο λιμάνι ανέρχεται στα 2.460 πλοία χωρητικότητας 1.500.000 τόνων περίπου ετησίως.

1893. Διανοίγεται η διώρυγα της Κορίνθου και αυξάνεται η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά.

1898. Κατασκευάζεται ο πρώτος εξωτερικός μώλος του λιμανιού.

1904. Η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται για το φωτισμό του λιμανιού. Γίνεται διαπλάτυνση της προβλήτας της Τρούμπας.

1906. Κατασκευάζεται ο δεύτερος εξωτερικός μώλος του λιμανιού. Στο λιμάνι εισέρχονται και εξέρχονται 5.350 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.250.000 τόνων.

1908. Αρχίζει ο εκβραχισμός της υφάλου του προλιμένος.

1911. Με νόμο συνιστάται νέα Διοίκηση του λιμανιού, η 15μελής "Επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς", στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι ενδιαφερόμενες, για το λιμάνι, τάξεις.

1912. Ολοκληρώνεται η κατασκευή των δύο μόνιμων δεξαμενών του λιμανιού.
1920. Συντάσσονται σχέδια διαρρυθμίσεως του λιμανιού από τους Ουίλς, Μακ Αλπάιν και Τζάκσον.
1921. Ως πρόεδρος της λιμενικής Επιτροπής ορίζεται ο Δ. Καλλιμασιώτης.
1923. Νέο σχέδιο διαρρύθμισης του λιμανιού, το οποίο καταρτίστηκε από τη Λιμενική Επιτροπή.
1924. 16 Μαρτίου γίνονται τα εγκαίνια ενάρξεως των μεγάλων έργων του λιμανιού, από τον γαλλικό όμιλο Ερσάν, δαπάνης 550 εκατομμυρίων δραχμών.
1926. Σχέδιο διαρρύθμισης του λιμανιού, το οποίο καταρτίστηκε από τον Κέλενεκ.
1929. Νέα σχέδια διαρρύθμισης του λιμανιού, της λιμενικής Επιτροπής, του Σακαλή και του Ησαΐα, προτείνοντας λιμενοποίηση του Φαλήρου.
1930. Η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση, με βάση τον νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του "Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς" (Ο.Λ.Π.)
1931. Ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μέτρων και πέντε μεγάλες αποθήκες, ενώ ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων.
1932. Πραγματοποιείται έναρξη λειτουργίας της Ελευθέρως Ζώνης και εγκατάσταση δύο γερανογεφυρών.
1937. Εγκαίνια Σιταποθήκης (Σιλό) του λιμανιού και των αναρροφητήρων.
1939. Η έναρξη του Β' παγκοσμίου πολέμου αρχίζει να επηρεάζει την κίνηση του λιμανιού.
1941. Τρομερή έκρηξη, μέσα στο λιμάνι πλοίου γεμάτου με πολεμοφόδια επιφέρει μεγάλες καταστροφές στο λιμάνι και στην πόλη. Οι εχθρικές αεροπορικές επιδρομές προκαλούν την καταστροφή των πρώτων γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση κατοχής εγκαθίσταται στο λιμάνι.

1944. Οι Γερμανοί, αποχωρούντες, ανατινάσσουν τα κρηπιδώματα και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Πραγματοποιείται ανάληψη εκ νέου των φορτοεκφορτωτικών εργασιών του λιμανιού από τον Ο.Λ.Π.

1945. Αρχίζουν στο λιμάνι εργασίες εκκαθάρισής του από τα ναυάγια.

1946. Αγοράζονται 31 γερανοί για τις φορτοεκφορτωτικές εργασίες του λιμανιού.

1950. Δημοσιεύεται ο Αναγκ. Νόμος 1559 περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, 13 νέοι ηλεκτρικοί γερανοί αρχίζουν να λειτουργούν στο λιμάνι μετά την ολοκλήρωση της συναρμολόγησης τους και φθάνουν 25 περονοφόρα οχήματα ανύψωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων στο λιμάνι.

1951. Για την καλύτερη παρακολούθηση των εργασιών το λιμάνι διαιρείται σε 6 Διαμερίσματα, τα οποία αρχίζουν αμέσως να λειτουργούν. Καταργούνται τα εργολαβικά δικαιώματα επί των πλευρισμένων πλοίων και ανέλαβε ο Ο.Λ.Π. την είσπραξη αυτών, ενώ το ίδιο έτος έγιναν τα εγκαίνια των κατασκευασθέντων με την Αμερικάνικη βοήθεια νέων έργων του λιμανιού.

1953. Ολοκληρώνεται η επισκευή του κρηπιδώματος I-K του λιμανιού Αλών, καθώς και η μεγάλη προβλήτα του όρμου Δραπετσώνας.

1955. Ολοκληρώνεται η ανοικοδόμηση του κατεστραμμένου από τον βομβαρδισμό λιμενικού Υπόστεγου. Αρχίζουν τα μεγάλα έργα κρηπιδώσεως του ανατολικού τμήματος του λιμανιού.

1957. Εγκαινιάζονται και παραδίδονται προς εκμετάλλευση οι προβλήτες Καραϊσκάκη και Βασ. Κωνσταντίνου, ως και τα κρηπιδώματα Βασιλειάδη, Νηοδόχης Δημαρχείου και Β. Περιπτέρου.

1958. Κατασκευάζονται δύο μεγάλα μεταλλικά υπόστεγα στο λιμάνι Αλών και αρχίζει τον ίδιο χρόνο η λειτουργία των Διωλιστηρίων πετρελαίων, ιδρυθέντων κοντά στο λιμάνι.

1959. Κατασκευάζεται μεγάλο μεταλλικό υπόστεγο στην περιοχή του Βασιλικού Περιπτέρου, γίνονται τα εγκαίνια του εντευκτηρίου και εστιατορίου των υπαλλήλων

και εργατών του Ο.Λ.Π. και ολοκληρώνονται τα μεγάλα λιμενικά έργα του Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων 2.600 μέτρων νέων κρηπιδωμάτων.

1959. Την ίδια χρονιά αρχίζει η κατασκευή του πρώτου Ναυτικού Επιβατικού Σταθμού και δύο μεγάλων αποθηκών, η κατασκευή του λιμένος Ηρακλέους (Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου) και ανακαλύπτονται κοντά στο λιμάνι του Πειραιά αρχαία αγάλματα χαρακτηριστικά της εξαιρετικής αρχαίας ελληνικής γλυπτικής.

1961. Κατασκευάζονται δύο νέες μεγάλες αποθήκες στην ακτή Βασιλειάδη του λιμανιού.

1962. Κατασκευή μόλου Φρεαττύδας και λιμενίσκου "Δέλτα" Φαλήρου.

1964. Ολοκλήρωση της επέκτασης του κτιρίου και της Σιταποθήκης (Σιλό). Έναρξη της λειτουργίας της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου.

1966. Αρχίζει η κατασκευή του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου και παραχωρούνται οι λιμενίσκοι Ζέας - Φρεαττύδας στον Ε.Ο.Τ.

1967. Αρχίζει η λειτουργία των δύο πλωτών Δεξαμενών στο Πέραμα.

1968. Ο Ο.Λ.Π. βρίσκεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ τον ίδιο χρόνο κατεδαφίζεται το ιστορικό κτίριο του Δημαρχείου ("Ρολόι").

1973. Αρχίζει η κατασκευή της προβλήτας Ι στο Νέο Ικόνιο.

1974. Πραγματοποιείται προμήθεια ενός πλωτού γερανού 100 τόνων.

1975. Λειτουργεί η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη.

1976. Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία και γίνεται αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του Ο.Λ.Π. ενώ οργανώνεται για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση "Ποσειδώνια" στον επιβατικό σταθμό του Ο.Λ.Π.

1978. Αρχίζει η κατασκευή τραπεζοειδούς - αρχικά - προβλήτας στο Νέο Ικόνιο για τη δημιουργία του νέου μεγάλου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και αποπερατώνοντας τα έργα για την επέκταση του Container Terminal της Ακτής Βασιλειάδη.

1979. Αρχίζει η λειτουργία σταθμού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων - ψυγείων δυναμικότητας 240 θέσεων.

1980. Προμήθεια δύο νέων γερανογεφυρών για Containers και εγκατάσταση τους στην Ακτή Βασιλειάδη και την προβλήτα I (Ν. Ικονίου).

1981. Ολοκληρώνεται η μελέτη του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού "Placon Ltd" για το λιμάνι του Πειραιά.

1982. Συγκροτείται το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π. με 14μελή σύνθεση που καταρτίζει το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα. Επίσης, πραγματοποιείται προμήθεια 17 ηλεκτροκίνητων γεραμών και τριών ρυμουλκών των 500 HP.

1983. Λαμβάνονται μέτρα για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης των φορτίων τράνζιτ στο λιμάνι του Πειραιά. Στα πλαίσια της εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Marpol 1973/1978 (Ν.1269/82), ανατίθεται, μετά από δημόσιο διαγωνισμό, σε ναυτιλιακή εταιρία η εκτέλεση των εργασιών περισυλλογής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων, λυμάτων, απορριμμάτων κλπ. Τότε παίρνονται οι πρώτες αποφάσεις για την μηχανοργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών.

1984. Αποσυμφόρηση πολλών χώρων του κεντρικού λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Τα αυτοκίνητα TIR μεταφέρονται στο Νέο Ικόνιο. Την ίδια χρονιά δεντροφυτεύεται η περιοχή του Κεντρικού λιμανιού και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραιϊκού τείχους, στην περιοχή Παλατάκι. Επίσης, αξιοποιείται ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός ως εκθεσιακός χώρος, με την οργάνωση διεθνών εκθέσεων.

1985. Διαμορφώνεται ο εσωτερικός και εξωτερικός χώρος του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου.

1986. Παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Ακτής Βασιλειάδη ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις. Ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του με 11 νέα οχήματα στοιβασίας και μεταφοράς containers, 28 περονοφόρα οχήματα, 10 tractors, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα οχήματα κ.ά. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π. ταχύπλου σκάφους. .

1987. Εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. ,το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο ύψους 9,5 δις δραχμές. 1988.Δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζομένους του Ο.Λ.Π. στην προβλήτα III.

1988. Το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού και ιδρυτή του Οργανισμού. Πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του Σταθμού Εμπορευμα-τοκιβωτίων Ν. Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων, μήκους 400 μέτρων και επιφανείας 100.000 τετρ. μέτρων. Μελέτη κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων στο κεντρικό λιμάνι.

1992. Γίνονται τα εγκαίνια νέου σύγχρονου Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου.

1993. Παράδοση προς εκμετάλλευση νέας Αποθήκης εκκένωσης containers, επιφάνειας 20.000 τ.μ. στο Σταθμό "Ελευθέριος Βενιζέλος". Δημοπράτηση κατασκευής δυτικής προβλήτας στον ίδιο Σταθμό, ύψους 12 δις δραχμών και κατάρτιση προκαταρκτικού σχεδίου ανάπτυξης λιμενικού συγκροτήματος Ο.Λ.Π. για την πενταετία 1993-1997.

1994-95. Επέκταση Κρηπιδωμάτων Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ικονίου και μεταφορά 2 γερανογεφυρών από το dock3 / Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο.

1995-96. Συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση με "Σχιστό" και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως, γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π., ΟΣΕ για τη σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού - θριασίου.

1996. Μέγαρο υπηρεσιών Ο.Λ.Π. - Λειτουργία υπηρεσιών.

1999. Ψήφιση νόμου 2688/99 με τον οποίο μετατρέπεται ο Ο.Λ.Π σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους.

2002. Υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του



Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε.

2003. Εισαγωγή του Ο.Λ.Π. Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ). Το ελληνικό δημόσιο ελέγχει το 74,50% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας, ενώ η ελεύθερη διασπορά (free float), δηλαδή το ποσοστό των μετοχών που βρίσκονται στην κατοχή του ευρύτερου επενδυτικού κοινού (πλην δηλαδή των βασικών μετοχών), ανέρχεται στο 25,50%. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8η Αυγούστου 2003.

2004. Ολοκλήρωση του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας με απόλυτη επιτυχία στο Λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα αφορούσε στην άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία - πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά.

Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά έχει πολλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την Ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008, ανακτημένο <http://www.olp.gr>

## **1.2. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΟΛΠ ΣΕ Α.Ε.**

Ο ΟΛΠ πριν γίνει ανώνυμη εταιρεία ήταν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Έγινε ανώνυμη εταιρεία το 1999 για μεγαλύτερη ευελιξία στη λειτουργία του και για να αποφύγει τις γραφειοκρατικές τάσεις που υπήρχαν. Ο ΟΛΠ σαν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου έπρεπε για την αγορά μιας προμήθειας να κάνει διαγωνισμό, να περάσει αρκετός καιρός και με την άδεια του κράτους να αγοράσει τη προμήθεια που την ενδιέφερε. Ενώ τώρα σαν Ανώνυμη Εταιρεία κοιτάει αυτό που την συμφέρει περισσότερο και το αγοράζει χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.

Τα υπέρ με τη μετατροπή αυτή είναι η εισαγωγή της στο χρηματιστήριο και ο περιορισμός τις γραφειοκρατίας.

### 1.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΌΡΑΜΑ

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

Με την μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς σε ανώνυμη εταιρεία το 1999 προσδιορίστηκε η στρατηγική της εταιρείας και τέθηκαν οι ακόλουθοι βασικοί στόχοι:

- Συνεχείς βελτίωση της αποτελεσματικότητας,
- Αύξηση της κερδοφορίας μέσω της αύξησης των εσόδων και του αυστηρού ελέγχου των δαπανών,
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης,
- Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- Αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού μέσω διαρκούς επιμόρφωσης και προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα,
- Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας κατά το τρόπο που να προάγει το ευρύτερο κοινωνικό όφελος και με σεβασμό στο περιβάλλον
- Και λειτουργία της ανώνυμης εταιρίας με βάση τα πραγματικά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών η εταιρεία φροντίζει για:

- Επέκταση της υποδομής της
- Προσαρμογή των τιμολογίων με γνώμονα τη διασφάλιση της ανταγωνιστικής της θέσης και τη βελτίωση της κερδοφορίας της,
- Προσέλκυση νέων πελατών και αναβάθμιση των συνεργασιών με τους υπάρχοντες πελάτες,

- Βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου μέσω του ανασχεδιασμού των λειτουργικών της διαδικασιών,
- Βελτίωση του πληροφοριακού συστήματος, εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και της αναλυτικής λογιστικής.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.500 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της.

Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.

ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., Ετήσια Δελτία 2008 και 2009

### **1.3.1. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του.

Ως το φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10Κm απόσταση, αποτελεί τη κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά εμφανίζονται παρακάτω:

- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης
- Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II
- Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο
- Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωνόμενων (transshipment) εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων
- Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου
- Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού
- Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών

#### **1.4. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

Το λιμάνι του Πειραιά ανήκει στα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια και δραστηριοποιείται στην αγορά της Μεσογείου. Η εγγύτητά του με το μεγάλο ελληνικό μητροπολιτικό κέντρο, την Αθήνα, του εξασφαλίζει μεγάλους σχετικά όγκους διακίνησης, οι οποίοι καθιστούν ταυτόχρονα δυνατή και τη μεταφόρτωση, διότι οι σημαντικοί όγκοι εισαγωγής δημιουργούν και συνθήκες προσέλκυσης φορτίων μεταφόρτωσης.

Η μεταφορτωτική δραστηριότητα του Λιμένα του Πειραιά εξυπηρετεί κυρίως τις ροές της Ανατολικής Μεσογείου, ενώ το ενδιαφέρον εστιάζεται και σε χώρες της Μαύρης Θάλασσας και των Βαλκανίων.

### **1.4.1. ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

Ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζει το Λιμάνι του Πειραιά αναλύεται ακολούθως ανάλογα με το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρει:

Στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η Ο.Λ.Π Α.Ε διαθέτει τη μοναδική λιμενική εγκατάσταση στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και δεν αντιμετωπίζει μέχρι στιγμής ισχυρό εγχώριο ανταγωνισμό. Το πλησιέστερο λιμάνι που διαθέτει υποδομή για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι αυτό του Βόλου, η υποδομή όμως του οποίου δεν είναι μέχρι στιγμής επαρκώς ανεπτυγμένη, ενώ το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί διαφορετικές αγορές από αυτές του Πειραιά. Γενικότερα, η γεωγραφική θέση του Λιμένα του Πειραιά και η δυνατότητα διακίνησης φορτίων μεγάλου όγκου, το καθιστούν ελκυστικό σε ναυτιλιακές εταιρείες και διαμεταφορείς.

Στον τομέα της εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, το Λιμάνι του Πειραιά δραστηριοποιείται μέχρι στιγμής ουσιαστικά κατ' αποκλειστικότητα, καθώς ο εγχώριος ανταγωνισμός που προέρχεται μέχρι στιγμής κυρίως από τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας είναι περιορισμένος. Αυτό οφείλεται τόσο στη διαθέσιμη υποδομή (εγκαταστάσεις παραβολής / προσόρμισης πλοίων, αποθηκευτικοί χώροι, υπηρεσίες τελωνείων, κλπ.), όσο και στο γεγονός ότι βρίσκεται σε γεωγραφική περιοχή τέτοια (Αττική), όπου όλες οι αντιπροσωπείες και οι εισαγωγείς έχουν αναπτύξει τα κεντρικά τους σημεία για τη συγκέντρωση και διανομή αυτοκινήτων και άλλων σχετικών ειδών (ανταλλακτικά).

Στον τομέα της διακίνησης συμβατικού φορτίου, ο ανταγωνισμός είναι έντονος από άλλα λιμάνια της περιοχής (κυρίως από το λιμάνι της Ελευσίνας και λιγότερο από το λιμάνι της Χαλκίδας).

Στον τομέα της εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής κίνησης, η γεωγραφική θέση του Λιμένος Πειραιώς εξυπηρετεί τους επιβάτες καθότι βρίσκεται κοντά στην Αθήνα ενώ συνδέεται με αυτή τόσο με σιδηροδρομικό δίκτυο, όσο και με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, γεγονός που επηρεάζει θετικά την ταχύτητα και την ευκολία πρόσβασης των επιβατών. Επιπλέον η γεωγραφική του θέση τον καθιστά καλύτερη επιλογή για ορισμένους προορισμούς όπως η Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, και ο Αργοσαρωνικός. Τα

τελευταία χρόνια ωστόσο, ο εγχώριος ανταγωνισμός από τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου αρχίζει να εντείνεται όλο και περισσότερο. Πρέπει να αναφερθεί ότι η δυναμικότητα των λιμένων του Λαυρίου και της Ραφήνας είναι σχετικά περιορισμένη σε σχέση με αυτή του Πειραιά και επομένως δεν είναι δυνατή η πλήρης κάλυψη των αναγκών της επιβατικής κίνησης, ενώ παράλληλα τα λιμάνια αυτά είναι εκτεθειμένα σε δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες (αυξημένοι άνεμοι και υψηλότερος κυματισμός), γεγονός που δημιουργεί καθυστερήσεις. Τέλος η σύνδεση των λιμένων αυτών με τις μεγάλες αστικές περιοχές και με το Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων είναι ακόμα συγκριτικά ανεπαρκής, ενώ το δίκτυο μεταφορικών υποδομών (κατασκευή προαστιακού σιδηροδρόμου, μετρό, Λεωφόρος Κηφισού, Περιφερειακή Λεωφόρος) προσδίδουν επιπλέον συγκριτικό πλεονέκτημα στον τομέα της συγκοινωνιακής διασύνδεσης, στον οποίο το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά υστερούσε.

Στον τομέα της εξυπηρέτησης της κίνησης κρουαζιερόπλοιων, το λιμάνι του Πειραιά δεν αντιμετωπίζει εγχώριο ανταγωνισμό. Η υποδομή και η θέση του, του παρέχουν συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους άλλους λιμένες αφού αυτοί δεν δύνανται να προσφέρουν ευρύ φάσμα υπηρεσιών στα κρουαζιερόπλοια. Αξίζει να σημειώσουμε ότι το Λιμάνι του Πειραιά έχει υποδεχθεί επιτυχώς μερικά από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου, όπως το Grand Princess, το Costa Atlantica, κ.α.

Στον τομέα των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, παρότι η υποδομή της ΟΛΠ ΑΕ στο Πέραμα δεν είναι η βέλτιστη, προσφέρει στους πλοιοκτήτες την ευελιξία επιλογής συνεργείου, υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και χαμηλές τιμές. Θετικά αξιολογείται και η εγγύτητα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά. Παρόλα αυτά, τα συνεργεία που λειτουργούν στο Πέραμα είναι μικρά και δύσκολα θα μπορέσουν στο μέλλον να ανταγωνιστούν απευθείας τις άλλες μονάδες της χώρας, ιδίως τις μεγάλες μονάδες του Σκαρμαγκά και της Ελευσίνας που βρίσκονται γεωγραφικά κοντά .

Τέλος όσον αφορά το Εκθεσιακό Κέντρο, παρόλο που η ΟΛΠ ΑΕ αντιμετωπίζει ανταγωνισμό, η ζήτηση παραμένει υψηλή. Οι πελάτες της ΟΛΠ ΑΕ το επιλέγουν για τη θέση και το μέγεθος που διαθέτει και το ελκυστικό τιμολόγιο που προσφέρει. Η ολοκλήρωση του υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στο Εκθεσιακό κέντρο θα προσφέρει ένα ακόμα πλεονέκτημα.

#### **1.4.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

Στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού στον κλάδο των λιμενικών δραστηριοτήτων, η ΟΛΠ ΑΕ αντιμετωπίζει διαρκώς εντεινόμενο ανταγωνισμό από λιμένες με ευνοϊκή γεωγραφική θέση στο χώρο της Μεσογείου και παραπλήσιες παρεχόμενες υπηρεσίες. Παράγοντες διαμόρφωσης του διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος συνιστούν επίσης το είδος και η προέλευση - προορισμός των διακινούμενων εμπορευμάτων.

Ο τομέας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι ιδιαίτερα ρευστός και ανταγωνιστικός, με μεγάλα και ισχυρά λιμάνια της Μεσογείου να διεκδικούν την επικράτησή τους στην αγορά της Μεσογείου. Άμεσοι ανταγωνιστές είναι τα λιμάνια της Damietta, του Gioia Tauro, του Marsaxlokk (Μάλτα), ενώ η δημιουργία νέων μεγάλων ιδιωτικών σταθμών (terminals) στην Ιταλία (Τάραντας, και Cagliari), στην Αίγυπτο (Port Said East) και ο νέος σταθμός στη Μάλτα, αναμένεται να εντείνει περαιτέρω τον ανταγωνισμό για μεταφορτωτικά φορτία στη Μεσόγειο τα επόμενα χρόνια. Όλα τα λιμάνια της Μεσογείου με μεταφορτωτική ικανότητα εξυπηρετούν τις παγκόσμιες εμπορευματικές ροές από την Ανατολή (Κίνα, Κορέα, κλπ) προς Δυσμάς (κυρίως προς Ευρώπη).

Ειδικότερα στον τομέα αυτό, η ζήτηση από τις ναυτιλιακές εταιρείες για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι μικρότερη από την αντίστοιχη προσφορά υποδομής από τους λιμένες. Δεδομένης λοιπόν της υπερβάλλουσας δυναμικότητας, οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται σε θέση ισχύος έναντι των λιμένων, με το Λιμάνι του Πειραιά να κατέχει μέχρι στιγμής ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων καθότι εξυπηρετεί μια μεγάλη εγχώρια αγορά, γεγονός το οποίο ευνοεί την ανάπτυξη συνεργιών από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι η θέση του Λιμένα Πειραιώς ενισχύθηκε σημαντικά στο διεθνές προσκήνιο με την υπογραφή της δεκαετούς διάρκειας συμφωνίας μεταξύ της Ο.Λ.Π Α.Ε και της εταιρείας MSC. Ωστόσο, η συνεχής αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση του ενδιαφέροντος των ναυτιλιακών εταιριών για τον Πειραιά σε σχέση με ένα διεθνή ανταγωνισμό ο οποίος συνεχώς εντείνεται.

Στον τομέα της εξυπηρέτησης διακίνησης αυτοκινήτων, η γεωγραφική θέση του Πειραιά δύναται να καταστήσει το Λιμάνι, εκτός από την κυριότερη πύλη εισαγωγής αυτοκινήτων στην Ελλάδα που είναι σήμερα και σημαντικός κόμβος μεταφόρτωσης αυτοκινήτων για τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου. Ο κύριος ανταγωνιστής στον τομέα της μεταφόρτωσης είναι το Gioia Tauro, που πρόσφατα μπήκε στην αγορά αυτή με μεγάλες εγκαταστάσεις. Ωστόσο, μετά την ολοκλήρωση των εκτελούμενων έργων και τη δημιουργία του νέου Σταθμού Αυτοκινήτων (car terminal) αναμένεται να διευθετηθεί το πρόβλημα του χώρου που αντιμετωπίζει σήμερα το λιμάνι του Πειραιά.

Παράλληλα οι σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα ποιότητας υπηρεσιών (ελαχιστοποίηση ζημιών κλπ.) έχουν ενισχύσει σημαντικά την ανταγωνιστική θέση του λιμανιού του Πειραιά.

Στον τομέα της εξυπηρέτησης της κίνησης κρουαζιερόπλοιων, η αγορά αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια με ταχύτατους ρυθμούς, ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου. Πολλά από τα νέα κρουαζιερόπλοια προορίζονται για τη Μεσόγειο και αρκετά από αυτά για τα ελληνικά νησιά. Παράλληλα, η άρση του cabotage στον τομέα της κρουαζιέρας αναμένεται σταδιακά να εντείνει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και να οδηγήσει στη σταδιακή αύξηση της κίνησης στον Πειραιά, με την προοπτική το Λιμάνι να λειτουργήσει ως αφετηρία κρουαζιέρων ξένων εταιρειών με προορισμό τα ελληνικά νησιά.

Παρόλο που ο Πειραιάς παραμένει το πρώτο Λιμάνι στο Αιγαίο αναφορικά με την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων, η ανταγωνιστική του θέση δεν είναι εξασφαλισμένη. Άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου, όπως αυτά της Βαρκελώνης και της Μαγιόρκας, αναπτύσσονται με πολύ υψηλούς ρυθμούς. Ο Λιμένας του Πειραιά μπορεί ωστόσο να βελτιώσει τη θέση του μετά την ολοκλήρωση των έργων που πραγματοποιούνται στα πλαίσια της Ολυμπιακής φιλοξενίας, που θα το καταστήσουν ένα από τα πλέον μεγάλα και σύγχρονα terminals κρουαζιερόπλοιων στην Μεσόγειο.

## **1.5. ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ**

Η Εταιρεία στοχεύει όχι μόνο στη διεύρυνση και ανάπτυξη της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στο πλαίσιο των υποχρεώσεών της προς τους μετόχους, αλλά και



αξιοποιώντας τον καταστατικό της προορισμό ως εταιρεία κοινής ωφέλειας, στην παροχή αξίας στο ευρύτερο φυσικό, δομημένο και ανθρώπινο περιβάλλον της περιοχής δραστηριοποίησής του.

Η κοινωνική αποδοχή και υποστήριξη της αναγκαιότητας ύπαρξης και λειτουργίας της Ο.Λ.Π Α.Ε από την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά αποτελούν εχέγγυα διασφάλισης της απρόσκοπτης και αποτελεσματικής λειτουργίας και της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της.

Στα πλαίσια των παραπάνω, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των δραστηριοτήτων, που συμβάλλουν στην καλλιέργεια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, αλλά και στην αναγνώριση ως φορέα με προστιθέμενη αξία στον τομέα αυτόν, αποτελούν σταθερό εταιρικό στόχο για την Ο.Λ.Π Α.Ε.

Ο σεβασμός του περιβάλλοντος και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες είναι βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξης της ΟΛΠ Α.Ε. Η παραχώρηση της νήσου Ψυτάλλειας για τη εγκατάσταση του κέντρου βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ, η σταθερή μέτρηση των αερίων ρύπων στο Κεντρικό Λιμάνι, η κατασκευή ηχοπετασμάτων, η εφαρμογή όλων των εθνικών και κοινοτικών κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, εντάσσονται στα πλαίσια αυτής πολιτικής.

Παράλληλα η ΟΛΠ Α.Ε. συνεισφέροντας στην προσπάθεια διατήρησης της ιστορικής μνήμης έχει αναδείξει τα αρχαιολογικά ευρήματα από την εποχή του Θεμιστοκλή και του Περικλή και στηρίζει με χορηγίες:

- ✚ ανθρωπιστικές και πολιτιστικές δράσεις
- ✚ μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς με αντικείμενο την υγεία και την ενίσχυση ευπαθών κοινωνικών ομάδων.

Ο ΟΛΠ περισσότερο από 70 χρόνια αποτελεί πόλο οικονομικής ανάπτυξης και σήμερα συνεχίζει την οικονομική του προσφορά στην τοπική και εθνική οικονομία με μια κοινωνική και περιβαλλοντική στρατηγική ανάλογη της ιστορίας του.

### **1.5.1. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Σημαντικές πρωτοβουλίες και δράσεις της Εταιρείας έχουν σαν στόχο την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος. Ειδικότερα:

Διαχείριση αποβλήτων:

- ✚ Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων
- ✚ Δίκτυο παραλαβής Λυμάτων πλοίων - μεταφορά τους στο σταθμό Βιολογικού καθαρισμού Αποβλήτων (Ψυτάλλεια)
- ✚ Συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που παράγονται από τα μηχανήματα του ΟΛΠ

### **1.5.2. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΝΕΡΩΝ**

- ✚ Συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την παρακολούθηση της ποιότητας νερών του λιμανιού
- ✚ Επισήμανση περιοχών που χρίζουν βελτίωσης και εκτίμηση της περιβαλλοντολογικής κατάστασης
- ✚ Συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για νέο σχέδιο διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων

### **1.5.3. ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ**

Συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο για την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος και του αέρα.

**Απολογισμός Δαπανών Εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης ΟΛΠ Α.Ε. 2007**

<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	
ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	232.500€
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	95.700€
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ – ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	30.500€
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΣΩΜΑΤΕΙΑ	27.000€
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	9.000€
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ</b>	<b>394.700 €</b>
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	
ΔΡΑΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (Μελέτες ηχορύπανσης & τοποθέτηση ηχοπετασμάτων σε σχολείο)	218.000€
ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ (Παρακολούθηση ποιότητας θαλασσιού περιβάλλοντος)	20.000€
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ (Φυτοτεχνική μελέτη)	25.000€
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ</b>	<b>263.000 €</b>
<b>ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	
ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ & ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	18 ΣΚΑΦΗ
<b>ΛΟΙΠΕΣ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	
ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ	530.000 €
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.187.600 €</b>

## 1.6. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Τα λιμάνια αποτελούν σημαντικό και θεμελιώδες τμήμα της συνολικής πρακτικής εμπορίου και μεταφορών. Συγκεκριμένα οι πέντε κυριότεροι ρόλοι ενός λιμανιού

συνοψίζονται ως εξής:

- **Διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών.** Πρόκειται για την πρωταρχική λειτουργία ενός λιμανιού. Τα λιμάνια είναι πρωτίστως ένας χώρος όπου τα πλοία μπορούν να φορτοεκφορτώσουν και να από-επιβιβάσουν εμπορεύματα ή και επιβάτες.
- **Παροχή προστασίας από τα στοιχεία της φύσης.** Προκύπτει όταν λόγω σοβαρής θαλασσοταραχής ή θύελλας τα πλοία καταφεύγουν στο ασφαλές αγκυροβολίο ενός λιμανιού.
- **Παροχή υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων.** Περιέχει τροφοδοσία, αποθήκες εμπορευμάτων, δεξαμενές καυσίμων, επισκευές, ναυτιλιακές πρακτορεύσεις, ναυτασφαλίσεις, τραπεζικές εργασίες κ.ο.κ. σε μεγάλα λιμάνια, υπάρχουν δεξαμενές ή ναυπηγεία για επιθεωρήσεις πλοίων και γενικές επισκευές.
- **Βάση για βιομηχανική ανάπτυξη.** Στα λιμάνια και στην ενδοχώρα τους είναι δυνατή η εγκατάσταση μιας σειράς βιομηχανιών πρώτων υλών, όπως η χημική βιομηχανία, η βιομηχανία επεξεργασίας τροφίμων, η χαλυβουργία κλπ. Η εγκατάσταση τέτοιου είδους βιομηχανιών στους χώρους των λιμένων συνδέεται με την ανάγκη μείωσης του κόστους μεταφοράς.
- **Ένας τερματικός σταθμός που αποτελεί τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας.** Ένα τέτοιο σταυροδρόμι συνδέει τις υπηρεσίες ελλιμενισμού με άλλους τρόπους μεταφοράς ώστε να παρέχει διεθνές δίκτυο παροχής εμπορευμάτων, συχνά κάτω από την έννοια της συνδυασμένης λειτουργίας μεταφοράς. Μπορεί να περιλαμβάνει μεταφορές, σιδηροδρομικές, οδικές ή μέσω ποταμών και διωρύγων.

ΠΗΓΗ:Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, [http://www.olp.gr/org\\_responsibility\\_gr.html](http://www.olp.gr/org_responsibility_gr.html)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΛΠ ΑΕ**

### **2.1. ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Στην Ελλάδα οι φορείς διοίκησης των λιμανιών είναι οι «Λιμενικές Αρχές». Σ' αυτές περιλαμβάνονται η Δημοτική Αρχή στην οποία ανήκει το λιμάνι, το Κράτος και οι Αυτόνομοι Οργανισμοί.

#### **Κρατική Διοίκηση**

Το κράτος στην περίπτωση κρατικής διοίκησης ενός λιμανιού έχει σαν αρμοδιότητες να κατασκευάζει, να συντηρεί, να εξοπλίζει και να εκμεταλλεύεται το λιμάνι. Ακόμη επιβάλλει και εισπράττει διάφορα τέλη και δικαιώματα από τα πλοία, τα εμπορεύματα και τους επιβάτες. Τέλος επιβάλλει κανονισμούς οργάνωσης και λειτουργίας του λιμανιού και ελέγχει και εγκρίνει τα τιμολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών και των εργασιών που διεξάγονται.

#### **Δημοτική Αρχή**

Ο κάθε δήμος στον οποίο ανήκει το κάθε λιμάνι έχει και την αρμοδιότητα διοίκηση του λιμανιού. Οι αρμοδιότητες αυτές ποικίλουν. Άλλοτε ο Δήμος μονοπωλιακά εκμεταλλεύεται ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και γενικά ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες και άλλοτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με μακροχρόνιες συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων. Ο προϋπολογισμός του λιμανιού συνήθως εντάσσεται στον προϋπολογισμό του Δήμου.

#### **Ο αυτόνομος οργανισμός**

Με τον αυτόνομο οργανισμό γίνεται παραχώρηση των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών των κρατικών υπηρεσιών σε ένα δημόσιο οργανισμό (συνήθως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου). Το σύστημα του αυτόνομου οργανισμού παίρνει διάφορες μορφές. Σε διάφορες χώρες και λιμάνια τα όρια της αυτονομίας ποικίλουν, ενώ το κράτος διατηρεί πάντοτε ορισμένα προνόμια.

ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2008, [http://www.olp.gr/org\\_structure\\_gr.html](http://www.olp.gr/org_structure_gr.html)

#### **Ιδιωτική διοίκηση**

Στην περίπτωση αυτή η διοίκηση και η διαχείριση του λιμανιού βρίσκεται στα χέρια ιδιωτικής επιχείρησης.

## **2.2. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ**

Το κάθε λιμάνι έχει συγκεκριμένο οργανόγραμμα των λιμενικών επιχειρήσεων του και το οποίο να καθορίζει επιμέρους τμήματα της λιμενικής οργανωτικής δομής. Το οργανόγραμμα κάθε επιχείρησης υπαγορεύεται από τις εκάστοτε ανάγκες του λιμένα καθώς και από τα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής στην οποία λειτουργεί, όσο και της περιοχής που εξυπηρετεί ο λιμένας αυτός. Συνήθως στην κορυφή της πυραμίδας βρίσκεται ο πρόεδρος και τα μέλη της διοίκησης. Ακολουθούν ο γενικός διευθυντής και ένας ή περισσότεροι υποδιευθυντές.

Ωστόσο, τμήματα τα οποία είναι κοινά σε μεγάλο αριθμό λιμένων είναι τα εξής:

- ✚ Τμήμα Ναυτιλίας
- ✚ Τμήμα σχεδιασμού και έρευνας
- ✚ Τμήμα εμπορίου
- ✚ Τμήμα επιχειρήσεων
- ✚ Τμήμα λογιστικού ελέγχου και συστημάτων
- ✚ Τμήμα διοίκησης
- ✚ Νομικό τμήμα
- ✚ Τμήμα διαχείρισης περιουσίας και ανάπτυξης
- ✚ Τμήμα προσωπικού
- ✚ Τμήμα μηχανικής
- ✚ Τμήμα χρηματοδότησης

## **2.3. ΟΡΓΑΝΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ & ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ**

Σύμφωνα με το κωδικοποιημένο Καταστατικό της Εταιρείας (Φ.Ε.Κ 13642/11.11.2004 τ.Α.Ε/Ε.Π.Ε), όπως διαμορφώθηκε και ισχύει μετά την Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της 27.10.2004, όργανα της Εταιρείας είναι τα όργανα Διοίκησης, η Γενική Συνέλευση και οι Ελεγκτές. Όργανα Διοίκησης της Εταιρείας είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο, β) ο Διευθύνων Σύμβουλος, γ) η Εκτελεστική Επιτροπή και δ) το Συμβούλιο Διεύθυνσης. Ο Ο.Λ.Π Α.Ε τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

### **2.3.1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αποτελείται από έντεκα (11) μέλη, η θητεία των οποίων είναι πενταετής και αποτελείται από:

- α) Έξι μέλη τα οποία εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση.
- β) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, η θητεία του οποίου είναι ανεξάρτητη από εκείνη των υπόλοιπων μελών και προσλαμβάνεται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, μετά από δημόσια προκήρυξη της θέσης, σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 35 του Ν.3274/2004, που έχει προσαρτηθεί αναπόσπαστα στο κωδικοποιημένο Καταστατικό της Εταιρείας.
- γ) Δύο εκπροσώπους των εργαζομένων στην Εταιρεία, που προέρχονται από τις δύο αντιπροσωπευτικότερες δευτεροβάθμιες συνδικαλιστικές οργανώσεις, ο ένας των υπαλλήλων και ο άλλος των λιμενεργατών.
- δ) Ένα μέλος υποδεικνυόμενο από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε).
- ε) Έναν εκπρόσωπο του Δήμου της έδρας της Εταιρείας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εκτελεστικά και μη εκτελεστικά μέλη .

**Εκτελεστικά μέλη**



θεωρούνται αυτά που ασχολούνται με τα καθημερινά θέματα διοίκησης της Εταιρείας, όπως ιδίως ο Διευθύνων Σύμβουλος, ο αναπληρωτής του και ο τυχόν Εντεταλμένος Σύμβουλος.

#### **Μη εκτελεστικά μέλη**

θεωρούνται τα επιφορτισμένα με την προαγωγή όλων των εταιρικών ζητημάτων. Ως μη εκτελεστικά μέλη του Δ.Σ της Εταιρείας ορίζονται τουλάχιστον 4 πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Αντιπροέδρου. Μεταξύ των μη εκτελεστικών μελών συμμετέχουν στο Δ.Σ και δύο τουλάχιστον ανεξάρτητα μέλη, που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση, δεν τελούν σε σχέση εξάρτησης με την Εταιρεία ή με συνδεδεμένα με αυτήν πρόσωπα και πληρούν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που προβλέπει κάθε φορά η σχετική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της μη συνδρομής κωλύματος και της μη υπέρβασης του μέγιστου εκάστοτε επιτρεπόμενου ποσοστού συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας.

#### **Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου**

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο όργανο διοίκησης της Εταιρείας και διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της Εταιρείας, εκπροσωπεί την εταιρεία δικαστικώς και εξωδίκως και εποπτεύει, ελέγχει και διαχειρίζεται την παρουσία της. Αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που, σύμφωνα με το νόμο ή το καταστατικό, ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα άλλων οργάνων. Οι αρμοδιότητες που ασκεί καταγράφονται λεπτομερέστερα στο καταστατικό της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο, με απόφασή του, μπορεί να αναθέτει την άσκηση μέρους ή ορισμένων εξουσιών και αρμοδιοτήτων του, καθώς και τη διαχείριση, διοίκηση ή διεύθυνση υποθέσεων και της περιουσίας του στο Διευθύνοντα Σύμβουλο, τους τυχόν αναπληρωτές του Διευθύνοντος Συμβούλου, στους τυχόν Εντεταλμένους Συμβούλους, στην Εκτελεστική Επιτροπή και στο Συμβούλιο Διεύθυνσης, καθώς και στους Γενικούς Διευθυντές ή σε υπηρεσιακά όργανα της Εταιρείας, ως προς τα καθημερινά θέματα διοίκησης της Εταιρείας.

**Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, είναι πλήρους απασχόλησης, εκπροσωπεί την**

Εταιρεία, συγκαλεί τις συνεδριάσεις του Δ.Σ, δύναται να εισηγείται θέματα σχετιζόμενα με την προαγωγή όλων των εταιρικών ζητημάτων, εισηγείται τη συγκρότηση επιτροπών από μέλη του Δ.Σ, ενημερώνεται από τα εκτελεστικά μέλη του Δ.Σ και τις αρμόδιες υπηρεσίες για τα ουσιώδη θέματα της Εταιρείας, και γενικώς ενεργεί ότι είναι αναγκαίο για την πληροφόρηση του Δ.Σ προς διασφάλιση της προαγωγής όλων των εταιρικών ζητημάτων.

Η τυχόν αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2190/1920. Ειδικά σε ότι αφορά τα μη εκτελεστικά μέλη, οι τυχόν αμοιβές ή λοιπές αποζημιώσεις είναι ανάλογες με το χρόνο που διαθέτουν για τη συμμετοχή σε συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και την εκπλήρωση των καθηκόντων που τους ανατίθενται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

### **2.3.2. ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ**

Ο Διευθύνων Σύμβουλος είναι εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ της Εταιρείας, προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Εταιρείας, διευθύνει το έργο της, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις μέσα στα πλαίσια του καταστατικού και των διατάξεων που διέπουν την λειτουργία της Εταιρείας προς αντιμετώπιση των καθημερινών θεμάτων διοίκησης της Εταιρείας. Οι αρμοδιότητες που ασκεί καταγράφονται λεπτομερέστερα στο καταστατικό της εταιρείας.

### **2.3.3 ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Το Άρθρο 16α' του Καταστατικού του Ο.Λ.Π Α.Ε προβλέπει τη σύσταση και λειτουργία Εκτελεστικής Επιτροπής, στην οποία μετέχουν ο Διευθύνων Σύμβουλος, ως Πρόεδρος και δύο μέλη του Δ.Σ. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, οι αρμοδιότητες της Εκτελεστικής Επιτροπής καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2007 Ετήσιο Δελτίο

#### **2.3.4. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ & ΓΕΝΙΚΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ**

Το Άρθρο 15 του Καταστατικού του Ο.Λ.Π Α.Ε προβλέπει τη σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Διεύθυνσης, στο οποίο μετέχουν ο Διευθύνων Σύμβουλος, ως Πρόεδρος και οι Γενικοί Διευθυντές. Έως το διορισμό Γενικών Διευθυντών, το Συμβούλιο Διεύθυνσης συγκροτείται από το Διευθύνοντα Σύμβουλο, ως Πρόεδρο και τους Διευθυντές της Εταιρείας που έχουν διορισθεί με βάση τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου Διεύθυνσης είναι ο συντονισμός και η εξασφάλιση της απαραίτητης συνοχής και λειτουργίας της Εταιρείας, η επίλυση σημαντικών προβλημάτων τρέχουσας διαχείρισης, η λήψη αποφάσεων για προμήθειες ή αναθέσεις έργων μέχρι το όριο του χρηματικού ποσού που θέτει το Δ.Σ, η άσκηση κάθε άλλης αρμοδιότητας που του έχει ανατεθεί από το Δ.Σ, η πρόταση στο Δ.Σ για την έκδοση των αναγκαίων Κανονισμών και Τιμολογίων.

Οι Γενικοί Διευθυντές είναι ανώτατα στελέχη της Εταιρείας, επιλέγονται μεταξύ εξειδικευμένων στελεχών διοίκησης του προσωπικού της Εταιρείας ή εκτός αυτού. Προϊστανται αυτοτελών τομέων δράσης της Εταιρείας και παρίστανται, εφόσον κληθούν, στις συνεδριάσεις του Δ.Σ χωρίς δικαίωμα ψήφου και μπορεί να εισηγούνται προς αυτό τα προς συζήτηση θέματα της αρμοδιότητάς τους μετά από πρόταση του Διευθύνοντος Συμβούλου. Προσλαμβάνονται με απόφαση του Δ.Σ της Εταιρείας με σύμβαση εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου, με την ίδια δε απόφαση καθορίζονται ο αριθμός, οι αρμοδιότητες και οι αποδοχές τους. Η σύμβαση μπορεί να λυθεί και προ του χρόνου λήξεώς της, κατόπιν απόφασης του Δ.Σ χωρίς δικαίωμα αποζημίωσης.

#### **2.3.5. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

Το Δ.Σ/Ο.Λ.Π με την απόφασή του 208/2002 αποφάσισε τη σύσταση ειδικής υπηρεσίας για τη διενέργεια Εσωτερικού Ελέγχου (Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7 και 8 του Ν. 3016/2002 και την αριθμόν 5/204/14.11.2000 απόφαση του Δ.Σ της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

Το Τμήμα υπάγεται απευθείας στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, οι Εσωτερικοί

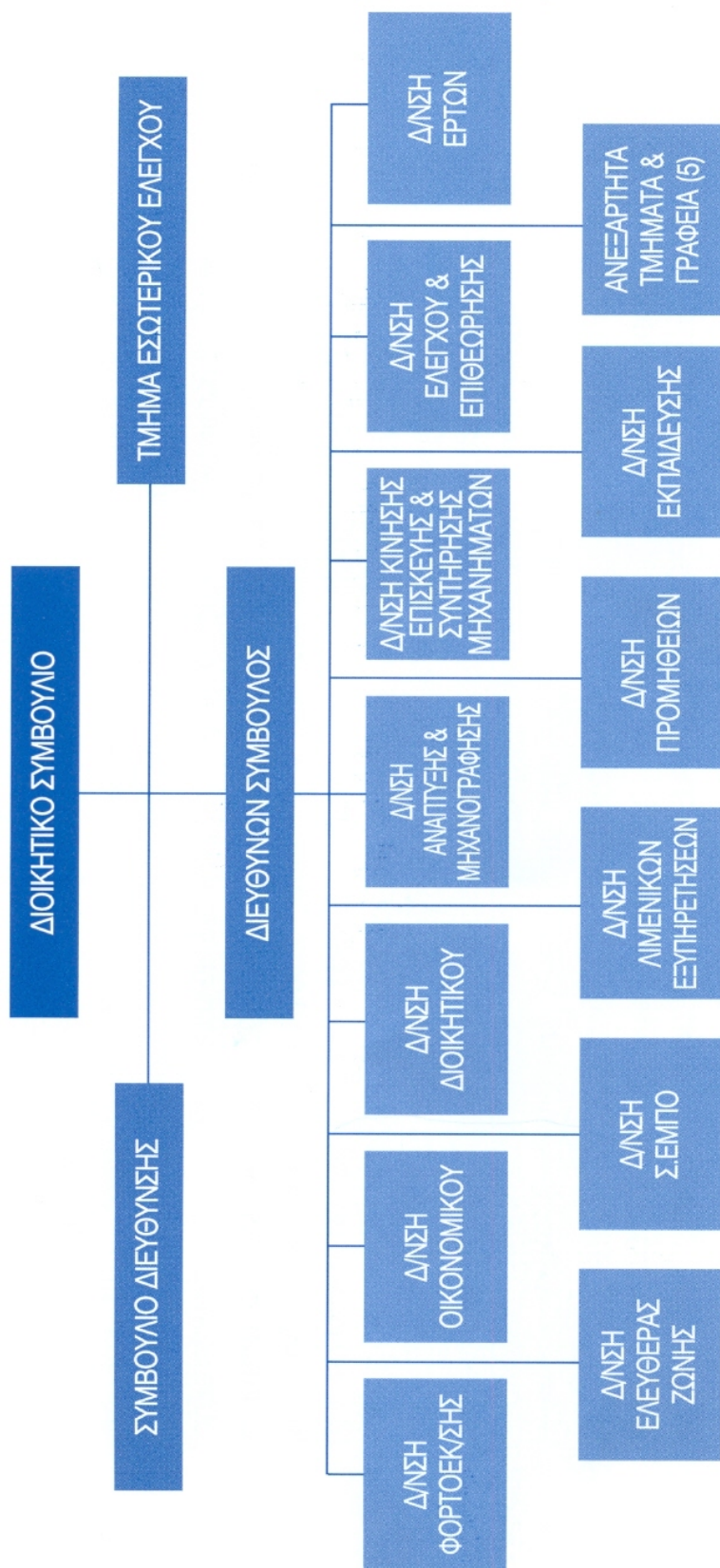
Ελεγκτές, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, είναι ανεξάρτητοι και εποπτεύονται από την Ελεγκτική Επιτροπή του Δ.Σ/Ο.Λ.Π Α.Ε που αποτελείται από τα ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη του Δ.Σ.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Εσωτερικού Ελέγχου περιγράφονται ειδικότερα στον Κανονισμό Λειτουργίας του, που εγκρίθηκε με την απόφαση 47/2003 Δ.Σ/Ο.Λ.Π Α.Ε.

## **2.4. ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ**

Κύριο χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής της Εταιρείας είναι η λειτουργική εξειδίκευση ανά διεύθυνση και τμήμα. Ο Ο.Λ.Π Α.Ε διαμορφώνει τα οργανογράμματα του, σύμφωνα με τις εκάστοτε ανάγκες της εταιρείας.

Η εξέλιξη των οργανογραμμάτων που παρατίθεται παρακάτω, από το 2003 έως το 2008, έγινε για να καταρτηθεί ένα νέο σύγχρονο οργανόγραμμα (Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας) για την αποτελεσματικότερη λειτουργία της εταιρείας και την ενίσχυση του εμπορικού προσανατολισμού και της αυτονομίας των δραστηριοτήτων.



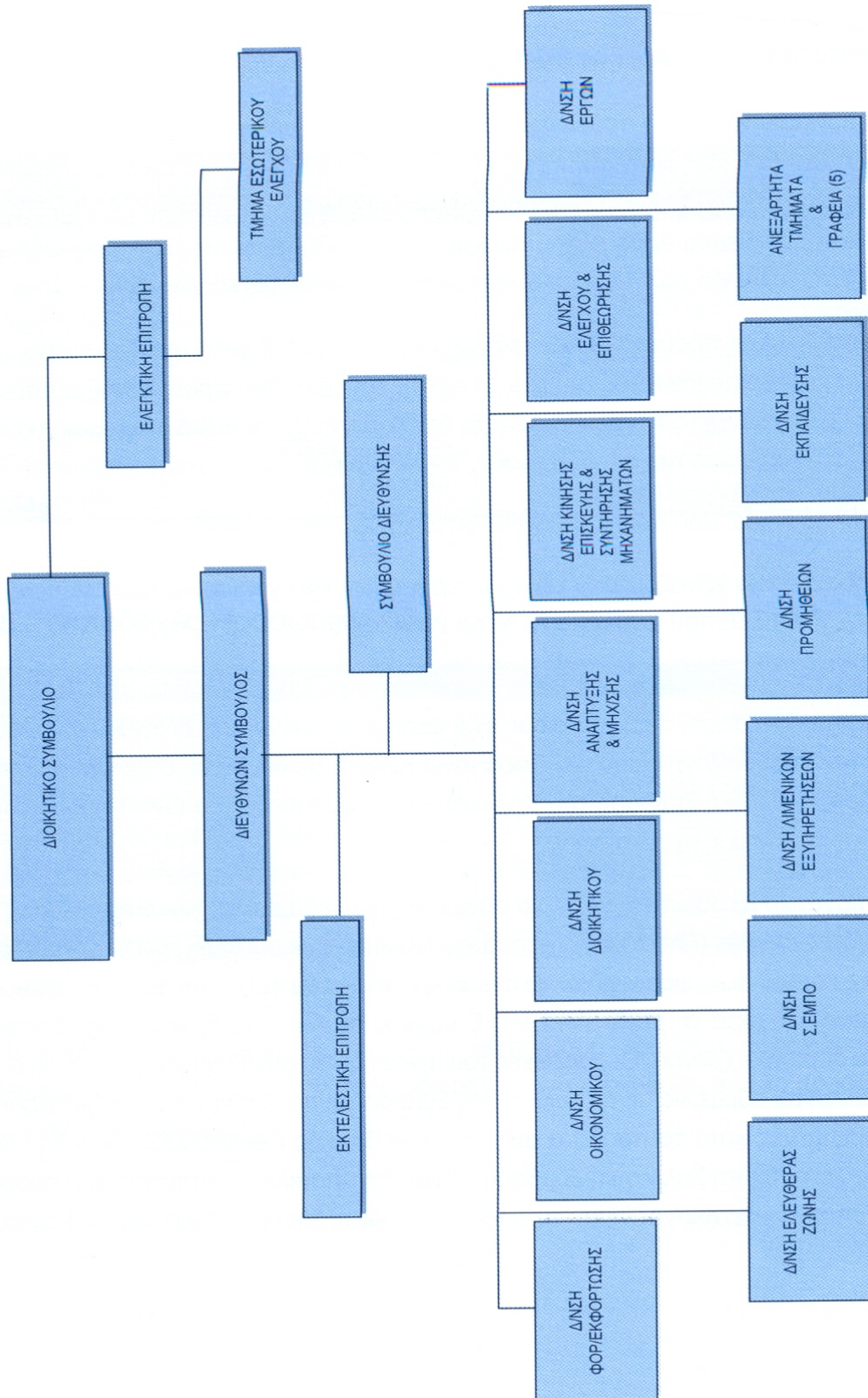
ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2003, Ετήσιο Δελτίο

Το 2004 ο Ο.Λ.Π Α.Ε. διέθετε 12 τμήματα τα οποία είναι:

<b>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ</b>
Ανάπτυξης & Μηχανογράφησης
Διοικητικού
Εκπαίδευσης
Ελέγχου & Επιθεώρησης
Ελευθέρας Ζώνης
Εργων
Κ.Ε.Σ.Μ
Λιμενικών Εξυπηρετήσεων
Οικονομικού
Προμηθειών
Σ.ΕΜΠΟ
Φορτοεκφόρτωσης

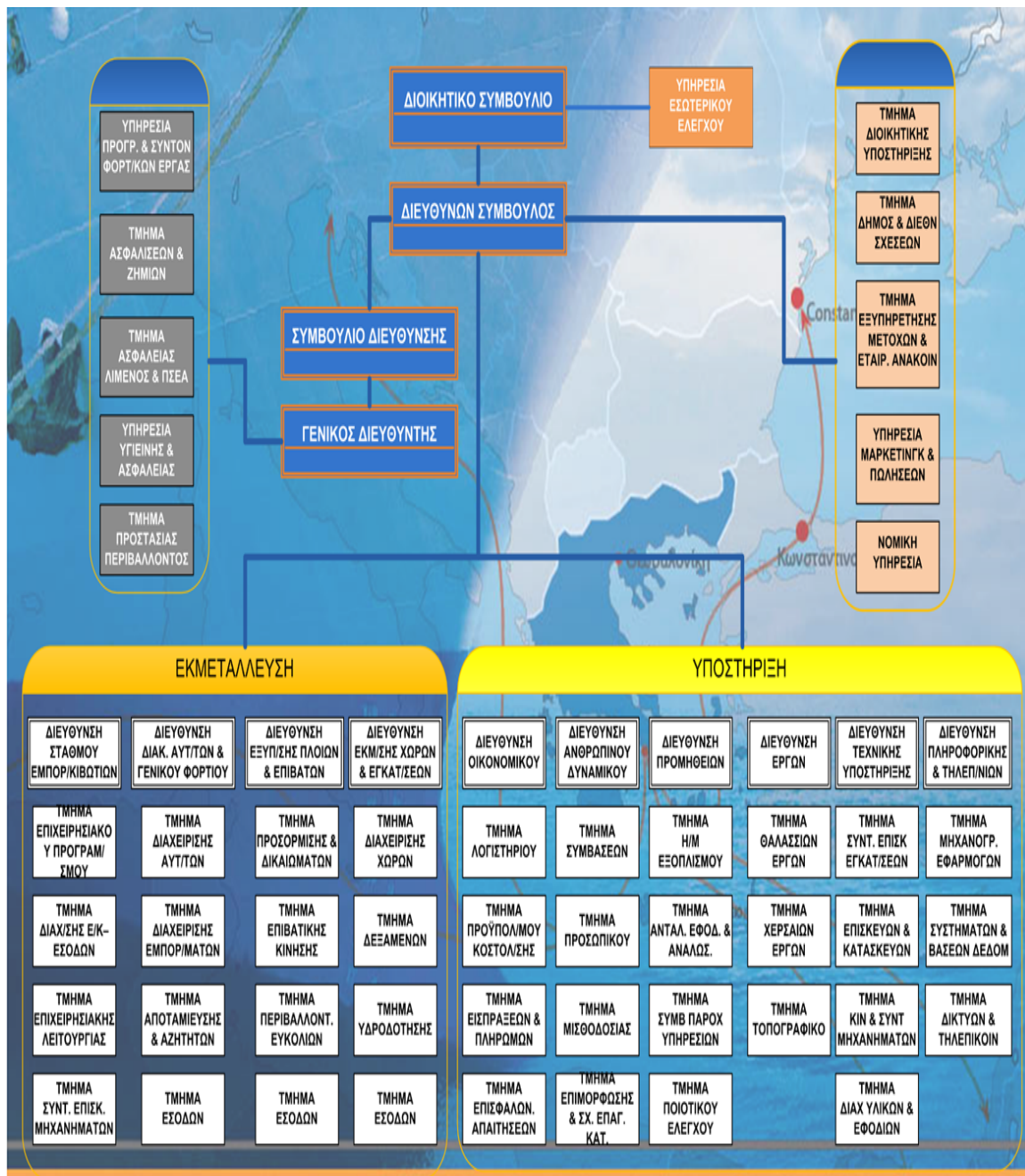
ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2004, Ετήσιο Δελτίο

Επίσης, ο Ο.Λ.Π ΑΕ διέθετε και 6 ανεξάρτητα Τμήματα και Γραφεία, από τα οποία το ένα (Εσωτερικού Ελέγχου) υπάγονταν στο Διοικητικό Συμβούλιο, ενώ τα άλλα πέντε υπάγονταν στον Διευθύνοντα Σύμβουλο (Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, Εξυπηρέτησης-Σχέσεων Μετόχων & Εταιρικών Ανακοινώσεων, Διαφύλαξης, Νομικών Υποθέσεων και Π.Σ.Ε.Α)



ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2004, Ετήσιο Δελτίο

## Οργανόγραμμα (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008)



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ανακτήθηκε από <http://www.olp.gr>

Ένα νέο, ευέλικτο, business oriented οργανόγραμμα ισχύει από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2008 στον ΟΛΠ, δημιουργώντας νέες συνθήκες για την περαιτέρω λειτουργία του οργανισμού.



Με το νέο οργανόγραμμα όπως παρουσιάστηκε πιο πάνω, εισάγονται οι παρακάτω ρυθμίσεις: μειώνονται οι διευθύνσεις του ΟΛΠ κατά 2 και περιορίζονται πλέον σε 10. Μειώνονται τα τμήματα κατά 10 και απομένουν 38, ενώ δημιουργούνται και 11 ανεξάρτητα τμήματα. Δημιουργούνται θέσεις για 3 Γενικούς Διευθυντές από έναν που υπήρχε ως τώρα και οι οποίοι θα αναλάβουν αρμοδιότητες σχετικές με το προγραμματισμό και τον συντονισμό των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, την ασφάλιση και τις ζημιές, την υγιεινή και την ασφάλεια, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

## **2.5. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ**

Το προσωπικό που απασχολείται σήμερα στον Ο.Λ.Π Α.Ε, περιλαμβάνει:

1. Το μόνιμο υπαλληλικό προσωπικό, που υπηρετούσε με σχέση εργασίας Δημοσίου Δικαίου κατά το χρόνο μετατροπής του Ο.Λ.Π σε Α.Ε (1/5/1999). Η σχέση εργασίας του προσωπικού αυτού, έχει αυτοδίκαια μετατραπεί σε Ιδιωτικού Δικαίου, διατηρεί όμως, βάσει του δωδέκατου άρθρου του Ν.2688/99, τη μονιμότητα του. Η σχέση εργασίας του λύνεται μόνο για τους ίδιους λόγους με τους Δημοσίους Υπαλλήλους.
2. Το υπαλληλικό προσωπικό που υπηρετούσε στον Ο.Λ.Π κατά την ίδια ημερομηνία με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου. Η σχέση εργασίας του προσωπικού αυτού παραμένει η ίδια και μετά την μετατροπή και δεν καταγγέλλεται παρά μόνο για αιτία που αφορά στο πρόσωπο του εργαζομένου.
3. Το προσωπικό που προσλαμβάνεται μετά την 1/5/99. Οι αποδοχές των εργαζομένων των ανωτέρω τριών κατηγοριών καθορίζονται με την από 14.7.2004 ΣΣΕ που ισχύει για τη διετία 2004-2005.
4. Το προσωπικό με έμμισθη εντολή και πάγια αντιμισθία, που αφορά στους δικηγόρους της Εταιρείας, στους οποίους έχει εφαρμογή ο Κώδικας Δικηγόρων. Οι αποδοχές τους καθορίζονται από τον παραπάνω Κώδικα σε συνδυασμό με την εκάστοτε ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση του Υπαλληλικού Προσωπικού του Ο.Λ.Π Α.Ε, κατόπιν αποφάσεως του Δ.Σ της Εταιρείας.

5. Το εργατικό προσωπικό, το οποίο αμείβεται με ημερομίσθιο, διακρίνεται στους λιμενεργάτες εν γένει (Επόπτες-Αρχιεργάτες-Μόνιμοι-Δόκιμοι Λιμενεργάτες) και στους εργάτες και φύλακες φορτηγίδων. Η σχέση εργασίας του προσωπικού αυτού ήταν και παραμένει και μετά τη μετατροπή της Εταιρείας σε Α.Ε, σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου αορίστου χρόνου. Οι αποδοχές του προσωπικού αυτού συνεχίζουν σήμερα να καταβάλλονται σύμφωνα με τις Συλλογικές Συμβάσεις, που ίσχυαν πριν τη μετατροπή, προσαυξημένες κατά το ποσοστό αύξησης της Εθνικής Γενικής ΣΣΕ, διότι δεν έχει υπογραφεί η πρώτη Συλλογική Σύμβαση. Εξαιρέση αποτελεί η κατηγορία του προσωπικού Εποπτών-Αρχιεργατών με το οποίο υπεγράφη στις 1 .11 .2004 ΣΣΕ για το έτος 2004.

Στις 31.12.2004 απασχολούνταν 1623 άτομα. Η εξέλιξη ανά κλάδο εκπαίδευσης από το 2002 έως το 2004 άλλα και η εξέλιξη του μισθολογίου είχε ως εξής:

<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (31-12-2004)</b>			
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
ΠΕ (Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης)	186	179	175
Επιστημονικοί Συνεργάτες Προέδρου Δ.Σ και Δ/ντος Συμβούλου	3	3	4
ΤΕ (Τεχνολογικής Εκπαίδευσης)	68	66	66
ΔΕ (Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης)	969	956	935
ΥΕ (Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης)	37	37	36
ΥΕ Λιμενεργάτες, Εργάτες Φ/Γ και Φύλακες Φ/Γ	446	432	407
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.709</b>	<b>1.673</b>	<b>1.623</b>

<b>ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (σε χιλ. €)</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Μισθοδοσία Υπαλλήλων	45.253	45.097	52.669
Αμοιβές Εργατών	24.120	29.448	32.113
<b>Σύνολο Αποδοχών</b>	<b>69.373</b>	<b>74.545</b>	<b>84.782</b>
Εργοδοτικές εισφορές Υπαλλήλων	4.861	6.352	6.172
Εργοδοτικές εισφορές Εργατών	5.616	5.834	6.210
<b>Σύνολο εργοδοτικών εισφορών</b>	<b>10.477</b>	<b>12.186</b>	<b>12.382</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>79.850</b>	<b>86.731</b>	<b>97.164</b>

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα αθροίσματα οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις των επιμέρους ποσών

Τέλος στις 30.10.2008 απασχολούνταν 1681 άτομα. Έτσι με μικρές διακυμάνσεις το προσωπικό βλέπουμε ότι παραμένει σταθερό.

**Ανθρώπινο Δυναμικό** (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008)

<b>Ανάλυση Προσωπικού Κατά Κλάδο Εκπαίδευσης 30/10/2008</b>	
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ</b>	
ΠΕ (Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης)	161
ΤΕ (Τεχνολογικής Εκπαίδευσης)	70
ΔΕ (Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης)	947
ΥΕ (Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης)	46
Λιμενεργατικό Προσωπικό	428
Λιμενεργάτες Ορισμένου Χρόνου	16
Προσωπικό με έμμισθη εντολή	13
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.681</b>

Από τον Οκτώβριο του 2009, όταν ο Σταθμός Εμπορευτοκιβωτίων θα παραχωρηθεί στην Cosco, οι θέσεις εργασίας θα αυξηθούν περίπου κατά οκτακόσιες (800) έως χίλιες (1.000) στην πλήρη λειτουργία, χωρίς να χάνεται καμία από τις ήδη υφιστάμενες στον ΟΛΠ.

Το προσωπικό που απασχολείται σήμερα στον ΟΛΠ όπως είδαμε ανέρχεται περίπου σε χιλίους εξακόσιους (1600) εργαζόμενους. Το προσωπικό αυτό διακρίνεται σε δύο επιμέρους κατηγορίες ως εξής:

Περίπου χίλιοι διακόσιοι εργαζόμενοι είναι τεχνικοί και διοικητικοί υπάλληλοι του ΟΛΠ.

Οι υπόλοιποι τετρακόσιοι εργαζόμενοι είναι λιμενεργάτες, οι οποίοι αμείβονται βάσει ημερομισθίου και για τους οποίους ισχύει και εφαρμόζεται ελάχιστος αριθμός είκοσι πέντε (25) ημερομισθίων ανά μήνα (ασφαλιστικό ημερομίσθιο).

Το μεγαλύτερο μέρος των υπαλλήλων του ΟΛΠ διατηρούν το καθεστώς δημοσίου υπαλλήλου ακόμη και μετά την μετατροπή του Οργανισμού σε ΑΕ και την εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο Αθηνών (2003). Οι λιμενεργάτες αποτελούν επίσης στη μεγάλη πλειοψηφία τους μόνιμο προσωπικό του ΟΛΠ και κατανέμονται σε ημερήσια βάση ανάλογα με τις ανάγκες του λιμένα στο σύνολο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού.

Πέραν του προσωπικού που απασχολείται στον ΟΛΠ, επί του παρόντος απασχολούνται περίπου 200.000 εργαζόμενοι σε παραλιμένες δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιασμού, τραπεζών, ασφαλίσεων, ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευής.

Με τη νέα διάρθρωση του προσωπικού Σ.ΕΜΠΟ στον λιμένα Πειραιώς με την εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης αναμένεται να εξελιχθεί ως εξής:

### **Προσωπικό ΟΛΠ.**

Από την έναρξη της παραχώρησης, η οποία θα πραγματοποιηθεί την 01.10.2009 και για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών με δυνατότητα παράτασης για δύο (2) περαιτέρω κατά μέγιστο μήνες, ήτοι το αργότερο έως την 01.06.2010, ο ΟΛΠ θα παρέχει μέσω

σύμβασης υπεργολαβίας υπηρεσίες διαχείρισης και λειτουργίας του Σ.ΕΜΠΟ στον ανάδοχο.

Για το σκοπό αυτό θα αξιοποιηθεί πλήρως το υφιστάμενο προσωπικό του ΟΛΠ, το οποίο φυσικά θα παραμένει στον Οργανισμό συνεχώς και αδιαλείπτως. Στο πλαίσιο της υπεργολαβίας ο ανάδοχος θα καταβάλλει το σύνολο του κόστους προσωπικού του ΟΛΠ που θα απασχολείται στο ΣΕΜΠΟ, πλέον ποσοστού 15% το οποίο θα καταβάλλεται για διαχειριστικά κόστη.

Με την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, το προσωπικό του ΟΛΠ θα απασχολείται πλέον και στον αναβαθμισμένο Προβλήτα Ι, ο οποίος θα έχει τεθεί σε λειτουργία και θα παραμείνει στη διαχείριση του ΟΛΠ και στις λοιπές δραστηριότητες του Οργανισμού.

Ενόψει τούτων, καθίσταται απολύτως σαφές ότι το σύνολο του υφιστάμενου προσωπικού του ΟΛΠ θα παραμένει υπό απασχόληση στον Οργανισμό, η δε υφιστάμενη σχέση εργασίας θα διέπεται από τον ισχύοντα Κανονισμό Προσωπικού ΟΛΠ, κατά τρόπον ώστε να κατοχυρώνονται πλήρως τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στον ΟΛΠ.

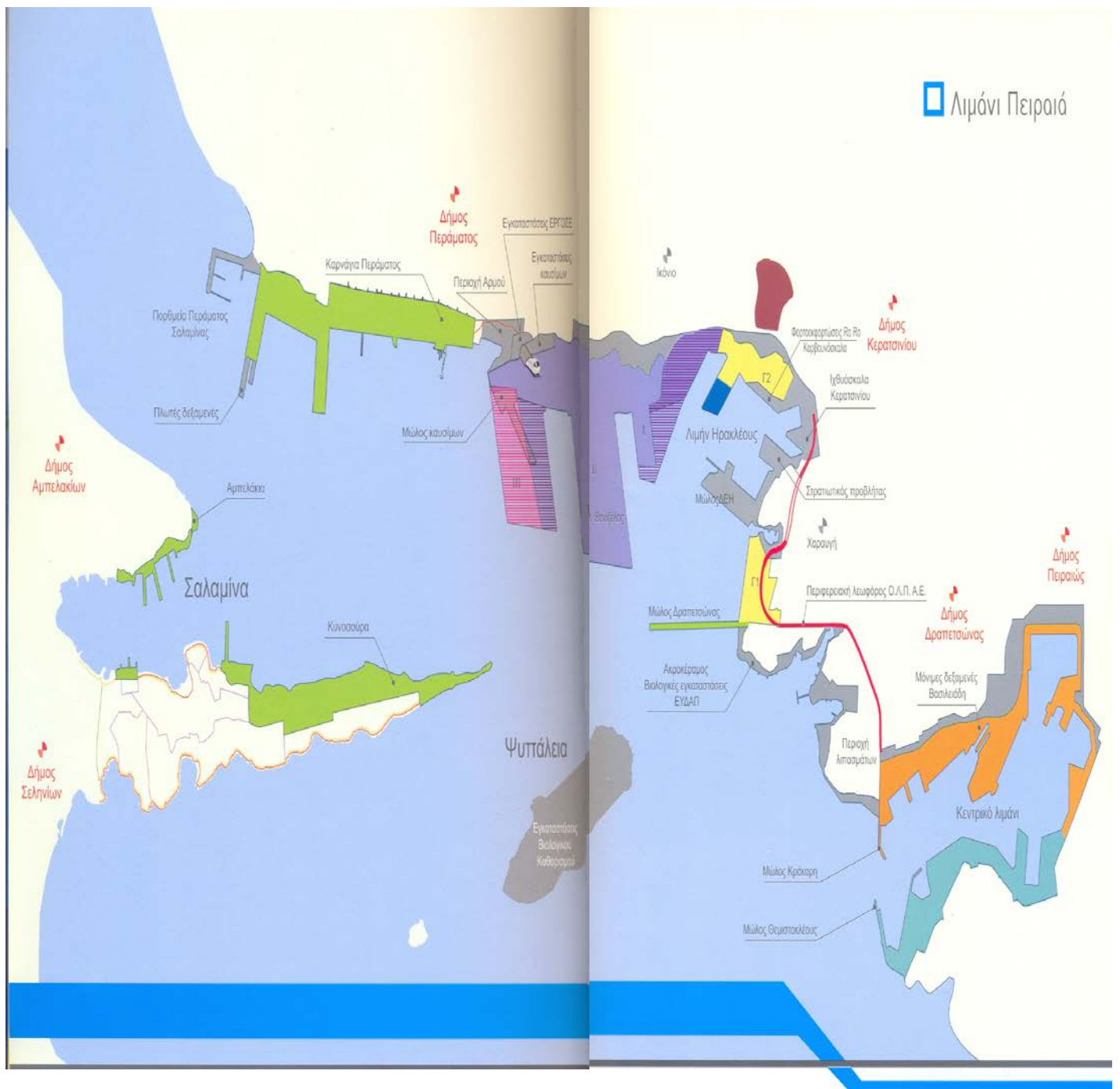
#### **Προσωπικό παραχωρησιούχου.**

Περαιτέρω, εξαιτίας της παραχώρησης και της ανάπτυξης της δραστηριότητας Σ.ΕΜΠΟ θα δημιουργηθούν άμεσα οκτακόσιες (800) νέες θέσεις εργασίας στο Σ.ΕΜΠΟ, με προοπτική αύξησης σε χίλιες (1.000) κατά την πλήρη λειτουργία του Σταθμού, οι οποίες θα καλυφθούν με προσωπικό που θα προσληφθεί – εκπαιδευτεί και θα απασχολείται από τον παραχωρησιούχο.

#### **Προσωπικό λοιπών δραστηριοτήτων.**

Τέλος, υπολογίζεται ότι σε κάθε μία (1) νέα θέση εργασίας που δημιουργείται στον λιμένα αντιστοιχούν περίπου τρεις (3) περαιτέρω νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται στις λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες, καθώς η αύξηση των διακινούμενων φορτίων και ο αυξημένος αριθμός κατάπλου πλοίων θα οδηγήσουν σε πολλαπλασιασμό των εργασιών και σε νέες θέσεις εργασίας στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε σχετικές με τον λιμένα εργασίες. Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι

θα δημιουργηθούν περίπου τρεις χιλιάδες (3.000) νέες θέσεις εργασίας εκτός του λιμένα. (Media Shipping, 2009)



- |   |  |
|---|--|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> Κεντρικό λιμάνι  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, red 2px, red 4px); border: 1px solid black;"></span> Υπό μελέτη λιμενικό έργο προβλήτας III - Φάση Β |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: teal; border: 1px solid black;"></span> Κρουαζιέρα   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Περιφερειακή λεωφόρος ΟΛΠ Α.Ε.   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> Σταθμοί αυτοκινήτων  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span> Ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span> ΣΕΜΠΟ Προβλήτες I και II   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></span> Προβλήτας Ηρακλείου (φορτοεμφορτώσεις)  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, red 2px, red 4px); border: 1px solid black;"></span> Νέο λιμενικό έργο | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black;"></span> Τελωνείο - Αποθήκες Logistics  |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

Οι κύριες δραστηριότητες του Λιμένος είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων, ο χειρισμός των φορτίων, οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών. Επιπρόσθετα, η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του Λιμένος, για την παροχή λιμενικών εξυπηρετήσεων (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφωνικής σύνδεσης κλπ.) και για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων). Ειδικότερα, η δραστηριότητα της ΟΛΠ Α.Ε διακρίνεται σε:

- α) Εξυπηρέτηση ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων.
- β) Υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, μεταφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων
- γ) Εξυπηρέτηση πλοίων.
- δ) Παραχώρηση χρήσης χώρων σε τρίτους έναντι ανταλλάγματος.

Σημειώνεται ότι η δραστηριότητα της Εταιρείας δεν παρουσιάζει έντονη εποχικότητα, πλην του τομέα της εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής κίνησης και της διακίνησης, κρουαζιερόπλοιων.



### **3.1. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

Ο Λιμένας του Πειραιά είναι από τα πλέον σημαντικά επιβατικά λιμάνια στον κόσμο, λαμβανομένου υπόψη ότι διακινούνται συνολικά 12,5 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Επί πλέον, από την πορθμειακή γραμμή Σαλαμίνας - Περάματος διακινούνται 8,4 εκατομμύρια επιβάτες περίπου. Μέσω του Λιμένα διακινούνται συνολικά 20,9

εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος). Η επιβατική κίνηση διακρίνεται:

- ✚ σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και
- ✚ σε κίνηση επιβατών κρουαζιερόπλοιων.

Οι ανωτέρω κατηγορίες αναλύονται ως ακολούθως:

### **3.1.1. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ**

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί το σημαντικότερο κόμβο της χώρας για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη. Για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, η Εταιρεία διαθέτει 27 θέσεις πλεύρισης ή πρυμοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά. Σήμερα λειτουργούν πέντε σταθμοί για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής. Επίσης, η Εταιρεία αναλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών από την πύλη πλησίον του σταθμού ΗΣΑΠ μέχρι τις αποβάθρες των ακτών Αγ. Διονυσίου Ηετιώνειας και Βασιλειάδη. Επιπλέον διαθέτει εντός της λιμενικής ζώνης στην πλατεία Καραϊσκάκη υπόγειο χώρο στάθμευσης οχημάτων, δυναμικότητας 500 θέσεων. Για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, η Εταιρεία εισπράττει δικαιώματα διελεύσεως επιβατών και οχημάτων.

### **3.1.2 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους.

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργεί Σταθμός Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίο λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών



λεωφορείων. Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο. Η ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώκει σταθερά την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

Πιο αναλυτικά μιλώντας με αριθμούς μπορούμε να αναφερθούμε σε:

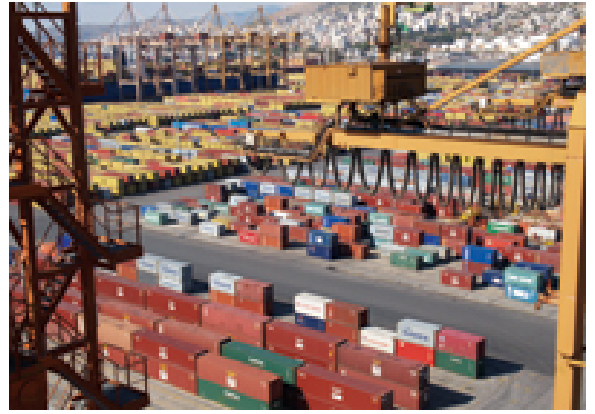
- ✚ 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων
- ✚ 2 επιβατικοί σταθμοί
- ✚ 60 θέσεις πούλμαν
- ✚ 1 ελικοδρόμιο

## **3.2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

### **3.2.1. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL)**

Στο Νέο Ικόνιο λειτουργεί ο Σταθμός Εξυπηρέτησης Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal) «Ελευθέριος Βενιζέλος». Μέσω του σταθμού αυτού διακινούνται 1,6 εκατομμύρια TEUs. Η υπήνεμη και χωρίς παλίρροια θέση του Σταθμού, σε συνδυασμό με τα μεγάλα βάθη του, εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και ταχεία εξυπηρέτηση των πλέον σύγχρονων τύπων πλοίων Mother και Feeder. Η συνολική επιφάνεια του Σταθμού είναι 900.000 μ<sup>2</sup>, με χώρους απόθεσης 626.000 μ<sup>2</sup>, δύο προβλήτες I και II με συνολικό μήκος κρηπιδοτοίχων 2.774 μ, βάθη από 11,5-16 μ. και 9 θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων.

Συγκεκριμένα ο Προβλήτας Ι, σχήματος τραπεζοειδούς με κατεύθυνση κατά μήκος Β-Ν, ευρίσκεται στο ανατολικό άκρο του Σ.ΕΜΠΟ. Το συνολικό μήκος των κρηπιδοτοίχων του ανέρχεται σε 763 μέτρα - 300 μέτρα στον ανατολικό κρηπιδότοιχο, 178 μέτρα στο νότιο μέτωπο και 285 μέτρα στο δυτικό κρηπιδότοιχο. Το ωφέλιμο βάθος στο δυτικό κρηπιδότοιχο (όπου υπάρχουν και οι γραμμές για τις γερανογέφυρες) είναι 12 μέτρα.



Ο Προβλήτας ΙΙ, επίσης τραπεζοειδούς σχήματος, ευρίσκεται δυτικά του Προβλήτα Ι. Το μήκος των κρηπιδοτοίχων του ανέρχεται σε 2.011 μέτρα - 790 μέτρα στον ανατολικό κρηπιδότοιχο, 520 μέτρα στο νότιο μέτωπο και 701 μέτρα στο δυτικό κρηπιδότοιχο. Το μέγιστο βύθισμα στον ανατολικό και στο μετωπιαίο (νότιο) κρηπιδότοιχο είναι 14 μέτρα ενώ στο δυτικό κρηπιδότοιχο είναι 16 μέτρα.

Η Ο.Λ.Π Α.Ε διαθέτει υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους, αποθήκη εκκένωσης - πλήρωσης Εμπορευματοκιβωτίων 19.200 μ<sup>2</sup>, καθώς και συνεργείο συντήρησης και επισκευής του μηχανολογικού εξοπλισμού, επιφάνειας 5.800 μ<sup>2</sup>. Επί πλέον διαθέτει εγκαταστάσεις ψυγείων για reefers - containers καθώς και ειδικούς χώρους επικινδύνων φορτίων.

Η λειτουργία του Σ.ΕΜΠΟ υποστηρίζεται από το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα που έχει εγκατασταθεί στο Λιμένα (P-MIS).

Στο Σταθμό λειτουργεί κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης για την καλύτερη παρακολούθηση, εποπτεία και ασφάλεια των εγκαταστάσεων και των εμπορευμάτων. ενώ για την κίνηση των οχημάτων στην περιοχή, έχει διαμορφωθεί ανεξάρτητο οδικό δίκτυο, το οποίο ουσιαστικά αποτελεί, προέκταση του οδικού δικτύου αποκλειστικής χρήσης της Ο.Λ.Π Α.Ε.

Η Διοίκηση της Εταιρείας, προκειμένου να επιτευχθεί η βελτιστοποίηση της χρησιμοποίησης των πόρων σε συνδυασμό με την επιθυμητή εξυπηρέτηση των πελατών, ανέθεσε την κατασκευή εξειδικευμένου λογισμικού στο "Center for Advanced Infrastructure & Transportation Rutgers, The State University of New Jersey

Department of Civil and Environmental Engineering".

Το λογισμικό αυτό θα αποτελέσει βοηθητικό εργαλείο λήψης αποφάσεων για το Σ.ΕΜΠΟ και έχει ως αντικείμενο το δυναμικό προγραμματισμό της διαδικασίας άφιξης πλοίων και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας κατανομής θέσεων πρόσδεσης σε σχέση με τις απαιτήσεις χρησιμοποίησης των πόρων του Σ.ΕΜΠΟ, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες συμβατικές υποχρεώσεις, τους κανόνες προτεραιότητας, τις αναγγελίες αφίξεων, τις ελεύθερες θέσεις ελλιμενισμού, τις απαιτήσεις χρησιμοποίησης των πόρων του Σταθμού, καθώς και τις πολιτικές που ακολουθούνται κατά την άφιξη στη ράδα.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας περιλαμβάνει τη διενέργεια επενδύσεων υποδομής και προμήθεια εξοπλισμού για την αύξηση της δυναμικότητας και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στο Σ.ΕΜΠΟ. Για το λόγο αυτό έχει ανατεθεί στο "TBA Nederland / Delft University of Technology" η εκπόνηση μελέτης για τη δημιουργία μοντέλου προσομοίωσης για την επιλογή συστήματος στοιβασίας και τις διαχειριστικές αποφάσεις λειτουργίας του Σ.ΕΜΠΟ. Αντικείμενο της μελέτης είναι να εντοπίσει πιο σύστημα στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων στους δύο υφιστάμενους προβλήτες, αλλά και μετά τη μελλοντική επέκταση του προβλήτα Ι, προσφέρει τα καλύτερα αντισταθμιστικά οφέλη σε σχέση με τους παρακάτω παράγοντες:

- ✚ Παραγωγικότητα προκυμαίας δηλ. παραγωγικότητας γερανογεφυρών
- ✚ Προσδοκώμενη παραγωγή του χώρου αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων
- ✚ Χρόνος εξυπηρέτησης των εμπορευματοκιβωτίων που έρχονται στο Σ.ΕΜΠΟ με χερσαία μέσα μεταφοράς
- ✚ Κόστος επένδυσης κάθε συστήματος στοιβασίας.

ΠΗΓΗ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2006-2007, Ετήσια Δελτία

Ο κυριότερος εξοπλισμός που διαθέτει η Εταιρεία για τις ανάγκες της λειτουργίας του Σ.ΕΜΠΟ περιλαμβάνει:

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	Αριθμός
Γερανογέφυρες (Γ/Φ)	14
ΟΣΜΕ(*)	51
Περονοφόρα	20
Ελκυστήρες	18

\*ΟΣΜΕ: Οχήματα Στοιβάσις και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Straddle Carriers)

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων διακρίνεται σε:

- ✚ Εισαγωγή / Εξαγωγή εμφόρτων εμπορευματοκιβωτίων
- ✚ Μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων
- ✚ Εκφόρτωση / φόρτωση κενών εμπορευματοκιβωτίων

### 3.2.2 ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Η ζήτηση για υπηρεσίες διαμετακόμισης αυτοκινήτων αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς στις γειτονικές χώρες, γεγονός που τοποθετεί τον Πειραιά στο επίκεντρο της κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στον κατάλογο των πελατών του λιμανιού περιλαμβάνονται πλέον οι περισσότερες από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες. Ο νέος τερματικός σταθμός Γ2 στο Κερατσίνι εξασφαλίζει τώρα στο λιμάνι του Πειραιά την ικανότητα να λειτουργεί ως πύλη διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσόγειου.

Οι υποδομές στους σταθμούς αυτοκινήτων επεκτείνονται διαρκώς για την εξυπηρέτηση της ζήτησης ενώ και η χρήση της πληροφορικής εισέρχεται σε όλα τα στάδια της διαδικασίας με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης.



Πιο αναλυτικά μιλώντας με αριθμούς μπορούμε να αναφερθούμε σε:

- ✚ 3 Εγκαταστάσεις Σταθμών Αυτοκινήτων και διαχείρισης οχημάτων
- ✚ 1400 μ. Μήκος Προβλητών
- ✚ 5 Θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων
- ✚ 180.000 τ.μ. Συνολική διαθέσιμη έκταση
- ✚ 12.000 αυτοκίνητα δυναμικότητα αποθήκευσης
- ✚ 670.000 κινήσεις ετησίως δυναμικότητα διακίνησης



### **3.2.3. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου (φορτίο Ro Ro, χύδην και υπόλοιπο γενικό φορτίο) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Λιμένος Ηρακλέους, στο Κερατσίνι. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων. Ειδικότερα για την εξυπηρέτηση των σιτηρών υπάρχουν στον Κεντρικό Λιμένα, δίπλα στις μόνιμες δεξαμενές, χώροι αποθήκευσης τύπου σιλό, με τρεις πυλώνες αναρρόφησης και δυνατότητα αποθήκευσης 40.000 τόνων δημητριακών. Για τη φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίων (κάρβουνο, σόγια, άμμος, κλπ.) διατίθεται μια γερανογέφυρα και ο απαραίτητος μηχανολογικός εξοπλισμός, ενώ για την εξυπηρέτηση του λοιπού συμβατικού φορτίου ο Λιμένας διαθέτει επίσης ανάλογες αποθήκες.

Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσονται σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

Ο Λιμένας Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης συνδέεται με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω παραλιμένας οδού, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιήθηκε με ίδιους πόρους και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής



Ένωσης προκειμένου να αντιμετωπισθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προέκυπτε για τους όμορους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού τους δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

Η κίνηση συμβατικού φορτίου από ή σε πλοία εξωτερικού ή εσωτερικού διακρίνεται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- ✚ Εκφόρτωση / φόρτωση γενικού φορτίου.
- ✚ Εκφόρτωση/φόρτωση ξηρού και υγρού χύδην φορτίου η οποία πραγματοποιείται είτε με συνήθη μέσα, είτε με αναρροφητήρες (SILOS), είτε με γερανογέφυρα.
- ✚ Μεταφορώσεις εμπορευμάτων.
- ✚ Εκφόρτωση/φόρτωση φορτίων κομιζομένων με χερσαία μεταφορικά μέσα εξωτερικού T.I.R (Transport International Routier).

### 3.3. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η Εταιρεία παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το Λιμάνι του Πειραιά όπως:

- ✚ Προσδόρμιση, παραβολή, πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και ελλιμενισμό βοηθητικών σκαφών. Για τις υπηρεσίες αυτές η Ο.Λ.Π Α.Ε εισπράτει δικαιώματα.
- ✚ Χορήγηση θέσεων στη Ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του Λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία. Σημειώνεται ότι η Εταιρεία δεν παρέχει ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, αλλά αυτές παρέχονται από ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Πειραιά, γειτνιάζει με το Σ.ΕΜΠΟ και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες επισκευαστικές βάσεις της χώρας. Ο βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός της απαρτίζεται από 2 πλωτές δεξαμενές, με ανυψωτική ικανότητα 15.000 τόνων και 4.000 τόνων και δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων περί 40.000 ΚΟΧ και 12.000 ΚΟΧ αντίστοιχα. Οι διαστάσεις τους είναι 200μ x 30μ και 110μ x 19μ., αντίστοιχα. Για την εξυπηρέτηση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, χρησιμοποιούνται ηλεκτροκίνητοι γερανοί επί τροχιών και αυτοκινούμενοι γερανοί. Επίσης στον Κεντρικό Λιμένα (περιοχή Βασιλειάδη) διατίθενται 2 μόνιμες δεξαμενές μήκους 150 & 100μ. αντίστοιχα.
- ✚ Παροχή πρόσθετων λιμενικών εξυπηρετήσεων, όπως η υδροδότηση πλοίων, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής σύνδεσης στα πλοία που παραμένουν αγκυροβολημένα στο Λιμάνι του Πειραιά. Ειδικότερα, η Ο.Λ.Π Α.Ε παρέχει τη δυνατότητα για την τροφοδοσία των πλοίων με πόσιμο νερό είτε μέσω του δικτύου της, είτε μέσω υδροφόρων πλοίων που διαθέτει. Επίσης, παρέχει σε ελλιμενιζόμενα πλοία, εκτός από αυτά που βρίσκονται στην περιοχή του Κεντρικού Λιμένα, τη δυνατότητα σύνδεσης με το δίκτυο της ΔΕΗ και τη σύνδεση των πλοίων με το διεθνές τηλεφωνικό δίκτυο σε όλη





την περιοχή του Λιμένα. Για τις παραπάνω υπηρεσίες τα πλοία πληρώνουν προκαθορισμένα τέλη.

### **3.4. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ**

Η Εταιρεία εκμεταλλεύεται μια σειρά από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό τη δικαιοδοσία της. Ειδικότερα, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση των χώρων αυτών (υπαίθριων και στεγασμένων) σε τρίτους για τη λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (στην Επισκευαστική Βάση Περάματος και στην Κυνόσουρα), διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκών τροφοφοδίων και γραφείων πρακτορείων.

Επιπλέον παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση του Εκθεσιακού Κέντρου στην ακτή Ξαβερίου για τη διοργάνωση Εκθέσεων. Το Εκθεσιακό Κέντρο καλύπτει επιφάνεια συνολικού εμβαδού 30.000μ<sup>2</sup> και είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για τη διοργάνωση εκθέσεων.

Η Εταιρεία διαθέτει και εκμεταλλεύεται υπαίθριο πάρκινγκ στην περιοχή του Εκθεσιακού Κέντρου και υπόγειο πάρκινγκ στην Ακτή Τσελέπη. Ο υπόγειος Σταθμός Στάθμευσης Επιβατικών Αυτοκινήτων και Μοτοποδηλάτων, συνολικού εμβαδού 11.196 μ<sup>2</sup>, λειτουργεί από το 1993 και βρίσκεται στην περιοχή της Ακτής Τσελέπη (Πλατεία Καραϊσκάκη).

### **3.5 ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ-ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ**

Η Εταιρεία προωθεί τις πωλήσεις της με τους ακόλουθους τρόπους:

- ✚ Μέσω ναυτιλιακών πρακτόρων, που εκπροσωπούν ελληνικές και ξένες

ναυτιλιακές εταιρείες και ενεργούν για λογαριασμό τρίτων (βιομηχανίες, χαλυβουργίες, εταιρείες εμπορίας δημητριακών, εισαγωγής και διαμετακόμισης καινούργιων αυτοκινήτων, εταιρείες γενικού εμπορίου κ.α.).

- ✚ Με απ' ευθείας επαφή και διαπραγμάτευση της διοίκησης της Εταιρείας και των εξουσιοδοτημένων υπηρεσιακών οργάνων με εκπροσώπους των πελατών της, είτε είναι αυτοί ναυτιλιακές εταιρείες, είτε είναι κατά περίπτωση φορτωτές και παραλήπτες φορτίων.
- ✚ Με τα μέσα που προσφέρει το σύγχρονο μάρκετινγκ.

Συμπληρωματικές ενέργειες στις οποίες προβαίνει η Εταιρεία είναι οι ακόλουθες:

- ✚ Εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του διαδικτύου με τη δημιουργία πλήρους ιστοσελίδας η οποία παρέχει απεικόνιση των υπηρεσιών και ευκολιών που παρέχει το Λιμάνι στους χρήστες του.
- ✚ Διαφημιστικές καταχωρήσεις και ενημερωτικές συνεντεύξεις της Διοίκησης της Εταιρείας σε εξειδικευμένα ελληνικά και ξενόγλωσσα έντυπα κύρους, καθώς και σε άλλα μέσα μαζικής ενημέρωσης, που στόχο έχουν την καλύτερη προβολή της εταιρικής εικόνας της Ο.Λ.Π Α.Ε. Συγκεκριμένα η Εταιρεία εμφανίζεται με καταχωρήσεις και συνεντεύξεις στα πλέον έγκριτα και παγκοσμίου κύρους διεθνή περιοδικά και εφημερίδες, όπως Lloyds List, Containerisation International, Lloyds Ship Management, Lloyds Cruise International, DVZeitung, Ports of the World, Cargo Systems, Port Development International κλπ.
- ✚ Εκδόσεις της Ο.Λ.Π Α.Ε, παραγωγή video με τις δραστηριότητες του λιμανιού, και CD-ROM που διανέμονται στους χρήστες, πιθανούς πελάτες και κρατικές υπηρεσίες του εξωτερικού (πρεσβείες, προξενικά λιμεναρχεία, πανεπιστημιακούς φορείς κ.α).
- ✚ Συμμετοχή σε εκθέσεις και διεθνή fora. Ειδικότερα η Εταιρεία συμμετέχει στις διεθνείς ναυτιλιακές εκθέσεις «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» και σε εκθέσεις της

Seatrade που πραγματοποιούνται στη Γένοβα και στο Μαϊάμι (Διεθνείς Εκθέσεις Κρουαζιέρας).

- ✚ Συμμετοχή σε διεθνείς ενώσεις λιμένων, όπως στην Ευρωπαϊκή Ένωση Θαλασσίων Λιμένων (ESPO) καθώς και στη Μεσογειακή Ένωση Λιμένων υποδοχής κρουαζιερόπλοιων (MEDCRUISE ASSOCIATION). Η συμμετοχή της Εταιρείας είναι έντονη και ιδιαίτερα εποικοδομητική αφού όχι μόνο είναι ιδρυτικό μέλος και στις δύο ενώσεις αλλά παράλληλα έχει την προεδρία στην πλέον σημαντική επιτροπή μεταφορών της ESPO, και μετέχει στο Δ.Σ. της MEDCRUISE ASSOCIATION. Το 2001 έγινε πλήρες μέλος στη Διεθνή Ένωση Λιμένων (International Association of Ports and Harbours, IAPH).

Η συμμετοχή της Εταιρείας στις ενώσεις αυτές έχει ως στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των λιμένων, την παρακολούθηση των τελευταίων εξελίξεων σχετικά με τη νομοθεσία για τη παροχή λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και άλλα θέματα σχετικά με τη διοίκηση και λειτουργία των λιμένων.

Στα πλαίσια της συνεργασίας με άλλα λιμάνια, η Εταιρεία υπέγραψε πρωτόκολλο συνεργασίας με το Λιμάνι του Ρότερνταμ. Επιπρόσθετα, η Εταιρεία συμμετέχει και σε διάφορα διεθνή ναυτιλιακά και επιχειρηματικά fora (Financial Times, Risk management, Sea-Trade, Ελληνο-Ολλανδικό ναυτιλιακό forum, Ελληνο-Νορβηγικό ναυτιλιακό συνέδριο κ.α) πραγματοποιώντας εισηγήσεις για τις δραστηριότητες του Λιμένα και τις δυνατότητες αυτού να διαδραματίσει πιο ενεργό ρόλο μεταξύ των ευρωπαϊκών και διεθνών μεταφορικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό μάλιστα, η Διοίκηση της Εταιρείας έχει καθιερώσει συναντήσεις στις οποίες παίρνουν μέρος εκπρόσωποι όλων των φορέων της ναυτιλίας, του επιχειρηματικού κόσμου και των ξένων διπλωματικών Αρχών.

Σκοπός των ενεργειών αυτών είναι η προβολή της Εταιρείας στη διεθνή κοινότητα και η προσέλκυση περισσότερων πελατών και μεγαλύτερου μεταφορικού όγκου διακινούμενων φορτίων μεταξύ της Ευρώπης και των Αφρικανοασιατικών χωρών.

ΠΗΓΗ: <http://www.olp.gr>



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

### **4.1. ΕΝΝΟΙΑ & ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ**

Η χρήση αποτελεί μια από τις πιο διαδεδομένες και δυναμικές μεθόδους χρηματοοικονομικής αναλύσεως. Οι μέχρι τώρα αναπτυχθείσες μέθοδοι αναλύσεως συμπληρώνονται με την χρησιμοποίηση των αριθμοδεικτών, οι οποίοι βοηθούν στην ερμηνεία των οικονομικών στοιχείων των επιχειρήσεων.

Ο αριθμοδείκτης είναι η απλή σχέση ενός κονδυλίου του ισολογισμού ή της καταστάσεως αποτελεσμάτων χρήσεως προς ένα άλλο, και αυτό εκφράζεται με μια απλή μαθηματική μορφή. Με τους αριθμοδείκτες, γίνεται αντιληπτή η πραγματική αξία και η σπουδαιότητα των απόλυτων μεγεθών, αλλά παρέχει μόνο ενδείξεις για τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας. Γι' αυτό και ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δε μπορεί να παράσχει πλήρη εικόνα της οικονομικής θέσεως μιας επιχειρήσεως, αλλά θα πρέπει να συγκριθεί με άλλους αντιπροσωπευτικούς ή πρότυπους αριθμοδείκτες και να συσχετισθεί με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες προηγούμενων χρήσεων.

ΠΗΓΗ: Νιάρχος, Ν ., 1997, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Σταμούλης

## **4.2.ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ**

### **4.2.1. ΤΑΧΥΤΕΡΗ ΔΙΑΓΝΩΣΗ**

Με τους αριθμοδείκτες δίνεται μια συνοπτική εικόνα, η οποία περιλαμβάνει τα σημαντικότερα και ζωτικότερα σημεία της οικονομικής μονάδας, δίνει τη δυνατότητα στον αναλυτή να αποπειραθεί μια γρήγορη επισκόπηση των ζωτικών σημείων της μονάδας αποφεύγοντας τη χρονοτριβή με λεπτομέρειες, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο της προκείμενης συγκεκριμένης ανάλυσης, που έχει αυτός σχεδιάσει να κάνει. Τα μειονεκτήματα αυτής της μεθοδολογίας, η γενικότητα των προσφερόμενων ίσως δεικτών και η απώλεια της λεπτομέρειας, αντισταθμίζονται από την απλότητα και το χαμηλό κόστος της εφαρμογής της.

### **4.2.2. ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ & ΣΥΓΚΡΙΣΙΜΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ**

Οι αριθμοδείκτες, προσφέρονται για τη δημιουργία πρότυπων και συγκρίσιμων παραμέτρων (μέσου όρου) ενός κλάδου, ή μιας υποδειγματικής (leader) στο κλάδο επιχείρησης, αν δεν είναι εφικτός ο υπολογισμός μέσων δεικτών για ολόκληρο κλάδο αλλά και της οικονομίας γενικότερα, με τα οποία πρότυπα οι αντίστοιχοι δείκτες της υπό εξέταση μονάδας θα συγκριθούν και η υποδηλουμένη οικονομική κατάσταση θα αξιολογηθεί. Οι αριθμοδείκτες, όπως και τα περισσότερα μεγέθη και αριθμητικές εκφράσεις σχέσεων στη χρηματοοικονομική ανάλυση, δεν αποκαλύπτουν πολλά από μόνοι τους και το περιεχόμενό τους μπορεί να αξιολογηθεί μόνο σε σύγκριση με

- (1) κάποια πρότυπα ή στάνταρντς, με
- (2) δείκτες και μεγέθη προηγούμενων περιόδων της ίδιας μονάδας, ή με
- (3) δείκτες άλλων μονάδων σαν μέσο όρο του κλάδου στον οποίο η εξεταζόμενη μονάδα ανήκει.

Οι συγκρίσεις μπορούν να γίνουν είτε στατικά σε μια δεδομένη χρονική στιγμή, είτε και διαχρονικά σαν εξέλιξη ή τάση. Υπάρχουν, δηλαδή, δύο διαστάσεις στη σύγκριση και αξιολόγηση των ενδείξεων μιας μονάδας, είτε αυτή γίνεται ενδοεταιρικά είτε διεταιρικά (με άλλες μονάδες).

#### **4.2.3. ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΡΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ**

Με τους αριθμοδείκτες αυτόματα εξουδετερώνονται οι διαφορές μεταξύ των απόλυτων αριθμών των μεγεθών, οι οποίες μπορούν να οφείλονται στις διαφορές μεγέθους μεταξύ των αντίστοιχων συγκρινόμενων μονάδων.

Επισημαίνεται όμως ότι η εξουδετέρωση του παράγοντα μέγεθος από τους αριθμοδείκτες δεν σημαίνει ότι ο αναλυτής δε θα πρέπει να συμπεριλάβει τελικά στην ανάλυσή του τον παράγοντα αυτό, εφόσον είναι πολύ πιθανόν αυτός να ευθύνεται για ένα σημαντικό μέρος της διαφοράς στη σύγκριση ή και για ολόκληρη τη διαφορά. Είναι γνωστό για παράδειγμα, ότι μικρές επιχειρήσεις παρουσιάζουν υψηλότερα ποσοστά πτώχευσης απ' ότι οι μεγάλες ή ότι ένα ποσοστό της αποδοτικότητας των μεγάλων οφείλεται στις οικονομίες κλίμακος, δηλαδή στον παράγοντα μέγεθος. Όμως και των δύο αυτών παραγόντων δεν επιτρέπεται η εμφάνιση όταν η διαφορά στο μέγεθος μεταξύ επιχειρήσεων εξουδετερώνεται μέσω της έκφρασης των διαφορών χαρακτηριστικών τους σε ποσοστά/δείκτες.

#### **4.2.4.ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗΣ**

Με τους αριθμοδείκτες δίνεται η δυνατότητα για την τροφοδότηση των στατιστικών μοντέλων μηχανικής πρόβλεψης της επιλογής.

#### **4.2.5.ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟ ΣΤΕΛΕΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με την έρευνα του F. Walsh (1984) τα ανώτερα στελέχη επιχειρήσεων χρησιμοποιούν τους αριθμοδείκτες στη λήψη αποφάσεων. Τα στελέχη χρησιμοποιούν τους αριθμοδείκτες κατά τον

- ✚ Τον προγραμματισμό, τον προϋπολογισμό, και τον προσδιορισμός των στόχων
- ✚ Την αξιολόγηση επενδυτικών προτάσεων
- ✚ Την αξιολόγηση απόδοσης στελεχών και τμημάτων
- ✚ Την καταβολή prim σε στελέχη
- ✚ και σε άλλες περιπτώσεις



#### 4.2.6. ΧΡΗΣΗ ΣΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ

Τέλος, ορισμένοι αριθμοδείκτες χρησιμοποιούνται και στις ετήσιες εκθέσεις των διοικητικών συμβουλίων προς τους μετόχους των αντίστοιχων επιχειρήσεων. Στην Αμερική, για παράδειγμα, που μπορεί να θεωρηθεί πρωτοπόρος αλλά και προοιωνός των εξελίξεων στις επιχειρήσεις, μια σχετική μελέτη 100 μεγάλων εταιριών έδειξε την εμφάνιση αριθμοδεικτών στις ετήσιες εκθέσεις τους με την παρακάτω συχνότητα:

Οι 58 επιχειρήσεις χρησιμοποιούσαν τους αριθμοδείκτες καθαρού κέρδους, οι 62 τους αριθμοδείκτες απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, οι 47 αριθμοδείκτες γενικής συχνότητας, οι 23 αριθμοδείκτες ξένων προς σύνολο κεφαλαίων, οι 21 αριθμοδείκτες απόδοσης συνόλου κεφαλαίων και οι 19 αριθμοδείκτες ξένων προς ίδια κεφάλαια.

#### 4.3. ΕΙΔΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

Στη σχετική βιβλιογραφία υπάρχουν πολλοί εναλλακτικοί αριθμοδείκτες. Οι κυριότεροι και οι περισσότερο χρησιμοποιούμενοι στη χρηματοοικονομική ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων μπορούν να καταταγούν στις εξής κατηγορίες:

- ✚ **Αριθμοδείκτες ρευστότητας (*Liquidity ratios*)**. Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσεως μιας επιχειρήσεως όσο και της ικανότητάς της ν' ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.
- ✚ **Αριθμοδείκτες δραστηριότητας (*Activity ratios*)**. Χρησιμοποιούνται προκειμένου να μετρηθεί ο βαθμός αποτελεσματικότητας μιας επιχειρήσεως στη χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων, κατά πόσο δηλαδή γίνεται ικανοποιητική ή όχι χρησιμοποίηση αυτών.

- ✚ **Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας (*Profitability ratios*)**. Με αυτούς μετράται η αποδοτικότητα μιας επιχειρήσεως, η δυναμικότητα των κερδών της και η ικανότητα της διοικήσεώς της. Με άλλα λόγια οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν τον βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχειρήσεως σε δεδομένη χρονική περίοδο.
- ✚ **Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας (*Financial structure and viability ratios*)**. Με αυτούς εκτιμάται η μακροχρόνια ικανότητα μιας επιχειρήσεως να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της και ο βαθμός προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.
- ✚ **Αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί αριθμοδείκτες (*Investment ratios*)**. Οι αριθμοδείκτες αυτοί συσχετίζουν τον αριθμό των μετοχών μιας επιχειρήσεως και τη χρηματιστηριακή τους τιμή με τα κέρδη, τα μερίσματα και τα άλλα περιουσιακά στοιχεία της.

## 4.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας δείχνουν τη δυνατότητα διανομής μερισμάτων προς τους πιστωτές βραχυπρόθεσμων πιστώσεων, τους προμηθευτές, τις τράπεζες όταν έχουν χορηγήσει βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης ή προς τους επενδυτές σε περιόδους που βρίσκονται σε εξέλιξη επενδυτικά προγράμματα.

Για τη μέτρηση της ρευστότητας χρησιμοποιούνται ορισμένες σχέσεις μεταξύ των λογαριασμών του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Οι δυο πιο συχνά χρησιμοποιούμενοι αριθμοδείκτες μέτρησης της εταιρικής ρευστότητας είναι ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας, ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας και ο αριθμοδείκτης άμεσης ή ταμειακής ρευστότητας.

### 4.4.1. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης **γενικής ρευστότητας** (Current Ratio) μετράει την σχέση μεταξύ του συνόλου των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, και δείχνει κατά πόσον τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

$$\text{Γενική Ρευστοτητα} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

$$\text{Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας} = \frac{\text{Αποθέματα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας δείχνει το περιθώριο ασφαλείας που διατηρεί η διοίκηση της εταιρείας για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μια κάποια ανεπιθύμητη εξέλιξη στην ροή των κεφαλαίων κίνησης. Εάν η ροή των κεφαλαίων στην επιχείρηση είναι ομαλή και συνεχής και υπάρχει ακριβής αντιστοιχία μεταξύ των εισερχομένων κεφαλαίων και των εξοφλουμένων υποχρεώσεων, τότε η επιχείρηση δε χρειάζεται να διατηρεί υψηλό περιθώριο ασφαλείας σε κεφάλαια

κινήσεως (π.χ. τα ρευστά, που εισπράττει, είναι ίσα με αυτά που πληρώνει για την εξόφληση των υποχρεώσεών της). Στην πραγματικότητα σπάνια συμβαίνει αυτό, γι' αυτό μια επιχείρηση θα πρέπει να διατηρεί επαρκή κυκλοφοριακά στοιχεία για να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της όταν καταστούν ληξιπρόθεσμες.

Όσο μεγαλύτερος ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας τόσο καλύτερη, από πλευράς ρευστότητας, είναι η θέση της συγκεκριμένης επιχείρησης.

Η χρησιμοποίηση του Αριθμοδείκτη Γενικής Ρευστότητας για τη μέτρηση της ρευστότητας έχει σημαντικά μειονεκτήματα. Το βασικό μειονέκτημα του δείκτη γενικής ρευστότητας είναι η στατική φύση του. Ειδικότερα, ο δείκτης παραμένει στατικός παρά το γεγονός ότι τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού συνεχώς ανανεώνονται (π.χ. προϊόντα ή εμπορεύματα που πωλούνται ανανεώνονται με νέα και απαιτήσεις που εισπράττονται αντικαθίστανται με νέες) και οι υποχρεώσεις εξοφλούνται και δημιουργούνται νέες. Ένα άλλο μειονέκτημα του δείκτη, είναι ότι δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαφορετικών τύπων κυκλοφορούντος ενεργητικού. Συγκεκριμένα, ο δείκτης γενικής ρευστότητας δε διακρίνει πιο κυκλοφορούν ενεργητικό έχει μεγαλύτερη ρευστότητα σε σχέση με κάποιο άλλο. Για παράδειγμα, μια εταιρεία μπορεί να παρουσιάσει ταμειακά προβλήματα και να εξακολουθεί να εμφανίζει υψηλό δείκτη γενικής ρευστότητας, γεγονός που μπορεί να οφείλεται στον τρόπο αποτίμησης των αποθεμάτων της.

Ο αριθμοδείκτης **γενικής ρευστότητας** (Current Ratio) την 5ετία 2003-7 είναι ο εξής:

<b>Ρευστότητα</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	93.455.750	66.784.375	62.099.053	69.738.168	91.528.280
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	51.103.920	34.296.817	28.866.676	46.730.790	39.295.501
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,828	1,947	2,151	1,492	2,329

*Πίνακας 1: Δείκτης Γενικής Ρευστότητας*

Εφόσον ο δείκτης όλης της 5ετίας 2003-7 είναι μεγαλύτερος της μονάδας, η εταιρεία έχει επαρκή ρευστοποιήσιμα στοιχεία για να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

Το 2003 το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης είναι 2,329 προς 1, δηλαδή το έτος 2003 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 2,329 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων.

Το 2004 το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης είναι 1,492 προς 1, δηλαδή το έτος 2004 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 1,492 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων.

Το 2005 το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης είναι 2,151 προς 1, δηλαδή το έτος 2005 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 2,151 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων

Το 2006 το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης είναι 1,947 προς 1, δηλαδή το έτος 2006 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 1,947 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων.

Το 2007 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 1,828 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων. Το 2007 μια μονάδα βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της εταιρείας καλύπτεται από 1,828 μονάδες κυκλοφορούντος ενεργητικών στοιχείων. Επομένως, όλα τα έτη η εταιρεία ανταποκρίθηκε ικανοποιητικότερα στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

Επιπλέον, η μεταβολή του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας παρέχει ένδειξη ότι αρχίζει πάλι να αναπτύσσεται μια ευνοϊκή κατάσταση για την εταιρεία και ότι μπορεί αποτελεσματικότερα να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

#### **4.4.2. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο **αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας** (Acid Test Ratio) (ή και **αριθμοδείκτης πραγματικής ρευστότητας** μετρά την σχέση μεταξύ των εύκολα ρευστοποιήσιμων στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Δηλαδή μετρά τη σχέση των απαιτήσεων των διαθεσίμων και των χρεογράφων προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που θεωρούνται ότι μπορούν να μετατραπούν ευκολότερα σε μετρητά απ' ότι τα αποθέματα, χωρίς βέβαια αυτό να ισχύει πάντα. Τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού, είναι τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού που μπορούν να μετατραπούν σε μετρητά ευκολότερα απ' ότι τα αποθέματα. Τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού είναι: (α) οι απαιτήσεις, (β) τα μετρητά στο ταμείο, (γ) τα χρεόγραφα, (δ) οι τραπεζικές καταθέσεις.

Ο αριθμοδείκτης της ειδικής ρευστότητας είναι :

$$\text{Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

εναλλακτικά,

$$\text{Αριθμοδείκτης πραγματικής ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Όταν ο αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας παίρνει τιμές ίσες ή μεγαλύτερες της μονάδας, τότε τα αποθέματα χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης που δημιουργεί η επιχείρηση. Ενώ όταν αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας παίρνει τιμές μικρότερες της μονάδας, η χρηματοδότηση των αποθεμάτων κατά ένα μέρος προέρχεται από βραχυπρόθεσμο δανεισμό.

Πρακτικά, ο αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας δε δίνει ακριβείς ενδείξεις για την πρόελευση της χρηματοδότησης των αποθεμάτων, γιατί διαφέρει ανάλογα με τις δραστηριότητες της επιχείρησης και την πιστωτική πολιτική που εφαρμόζει.

<b>Ρευστότητα</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Απαιτήσεις	39.078.302	38.552.874	44.825.800	51.227.849	46.970.201
Αποθέματα	5.370.306	5.612.963	4.898.297	4.723.692	4.917.165
Ταμείο	49.007.142	22.618.537	12.374.956	13.786.627	39.640.913
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	93.455.750	66.784.375	62.099.053	69.738.168	91.528.280

Αποθέματα	5.370.306	5.612.963	4.898.297	4.723.692	4.917.165
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	51.103.920	34.296.817	28.866.676	46.730.790	39.295.501
<b>Δείκτης Πραγματικής ή Ειδικής Ρευστότητας</b>	1,723	1,783	1,981	1,391	2,204

*Πίνακας 2: Δείκτης Πραγματικής ή Ειδικής Ρευστότητας*

Την 5ετία ο αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας ήταν μεγαλύτερος από τη μονάδα, δηλαδή τα αποθέματα χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης που δημιουργεί η επιχείρηση, και η χρηματοδότηση των αποθεμάτων κατά ένα μέρος δεν προέρχεται από βραχυπρόθεσμο δανεισμό.

Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας του ΟΛΠ τα έτη 2003-2007 είναι μεγαλύτερος της μονάδας, που σημαίνει ότι:

$$\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} > \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} \quad \text{ή}$$

$$\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα} > \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}$$

Άρα υπάρχει σημαντική μείωση των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων και παράλληλα αύξηση των απαιτήσεών της. Επιπλέον, τα αποθέματα χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης που δημιουργεί η επιχείρηση

Πρακτικά, ο αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας δε δίνει ακριβείς ενδείξεις για την προέλευση της χρηματοδότησης των αποθεμάτων, γιατί διαφέρει ανάλογα με τις δραστηριότητες της επιχείρησης και την πιστωτική πολιτική που εφαρμόζει.

Η αύξηση του αριθμοδείκτη **Ειδικής Ρευστότητας** το 2004-5 δείχνει ότι και η χρηματοδότηση των αποθεμάτων της εταιρείας γίνονται από τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της και όχι από βραχυπρόθεσμο δανεισμό.

ΠΗΓΗ: Γεωργόπουλος Χ. 2005. Χρηματοοικονομική Διοίκηση Επιχειρήσεων. Ελληνική Ακαδημία Διοίκησης Επιχειρήσεων



## 4.5. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας βοηθούν να προσδιορισθεί ο βαθμός μετατροπής ορισμένων περιουσιακών στοιχείων (αποθεμάτων απαιτήσεων) σε ρευστά. Δηλαδή οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας καταγράφουν την αποτελεσματικότητα της οργάνωσης και της διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας.

Οι δυο πιο συχνά χρησιμοποιούμενοι αριθμοδείκτες μέτρησης της εταιρικής δραστηριότητας είναι ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού, και ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων.

### 4.5.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας εισπράξεως απαιτήσεων} = \frac{\text{Καθαρές Πωλήσεις Χρήσεως}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων (Receivables turnover ratio) δείχνει πόσες φορές, κατά μέσο όρο εισπράττονται οι απαιτήσεις της επιχειρήσεως κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσεως.

Δραστηριότητα	2007	2006	2005	2004	2003
Καθαρές πωλήσεις	171.354.852	144.137.187	139.978.022	148.892.460	142.362.164
Μέσος όρος απαιτήσεων	39.078.302	38.552.874	44.825.780	51.227.849	46.970.201
Αριθμ. Ταχύτητας Εισπραξ. απαιτ.	4,385	3,739	3,123	2,906	3,031

Πίνακας 3: Δείκτης ταχύτητας εισπράξεως απαιτήσεων

Τη 3ετία (2007-2005) ο ΟΛΠ αύξησε τον αριθμοδείκτη ταχύτητας εισπράξεως απαιτήσεων, ενώ τη 2ετία 2003-4 μειώθηκε. Αυτό δείχνει ότι ενώ 2005, 2006 η επιχείρηση δέσμευσε τα κεφάλαιά της για μικρό χρονικό διάστημα και είχε καλύτερη θέση από άποψη χορηγούμενων πιστώσεων. Επομένως, και μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες. Και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αποτελεσματική επένδυση των κεφαλαίων που δεσμεύτηκαν για την χρηματοδότηση των πωλήσεων.

<b>Δραστηριότητα</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Ημέρες	365	365	365	365	365
<b>Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως απαιτήσεων</b>	0,23	0,27	0,32	0,34	0.33
<b>Μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων στην επιχείρηση</b>	84	98,5	117	124	120

*Πίνακας 4: Μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων στην επιχείρηση*

Τα έτη 2005-2007 η εταιρεία μείωσε τη μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεών της, έναντι των προηγούμενων ετών.

ΠΗΓΗ: Walsh F. 1984. Measuring Business Performance, The conference Board New York, στο Κάντζος Κ. 2002. Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Interbooks

#### 4.5.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού αναφέρεται στη σχέση του κύκλου εργασιών και του ενεργητικού της επιχείρησης. Μετρά την αποτελεσματικότητα της εκμετάλλευσης των στοιχείων του ενεργητικού και συνδυάζει στοιχεία που λαμβάνονται από τον ισολογισμό και από το λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης. Ο εν λόγω δείκτης εκφράζεται ως το πηλίκο της διαίρεσης του κύκλου εργασιών δια του συνόλου του ενεργητικού της επιχείρησης και εκφράζεται από τον παρακάτω τύπο.

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού} = \frac{\text{Κύκλος εργασιών}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Καθώς η τιμή του δείκτη και τα τρία έτη είναι χαμηλή σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν επιτυγχάνει ικανοποιητικές πωλήσεις σε σχέση με το ύψος του ενεργητικού της, γι' αυτό και θα πρέπει να βρει τρόπους να αυξήσει τις πωλήσεις της ή να ρευστοποιήσει μέρος του ενεργητικού της, που μπορεί να είναι πάγια αποθέματα ή απαιτήσεις προκειμένου να αποφύγει υπερεπένδυση κεφαλαίων με δυσμενή αποτελέσματα όπως αύξηση των υποχρεώσεων της από τόκους από χρηματοδότηση ή για άλλες σταθερές δαπάνες.

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού, είναι ο εξής:

Αποτελεσματικότ ητα	2007	2006	2005	2004	2003
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	171.354.852	144.137.187	139.978.022	148.892.460	142.362.164
Σύνολο Ενεργητικού	<b>288.517.069</b>	<b>256.346.627</b>	<b>246.781.073</b>	<b>262.765.806</b>	<b>248.284.834</b>
<b>Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού</b>	0,59	0,56	0,57	0,57	0,57

*Πίνακας 5: Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού*

Καθώς η τιμή του δείκτη και τα 5 έτη είναι μικρότερος από τη μονάδα σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν επιτυγχάνει ικανοποιητικές πωλήσεις σε σχέση με το ύψος του ενεργητικού της, γι' αυτό και θα πρέπει να βρει τρόπους να αυξήσει τις πωλήσεις της ή να ρευστοποιήσει μέρος του ενεργητικού της, που μπορεί να είναι πάγια αποθέματα ή απαιτήσεις προκειμένου να αποφύγει υπερεπένδυση κεφαλαίων με δυσμενή αποτελέσματα όπως αύξηση των υποχρεώσεών της από τόκους από χρηματοδότηση ή για άλλες σταθερές δαπάνες.

#### **4.5.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ**

Ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ένας από τους ισχυρότερους προσδιοριστικούς παράγοντες της αποδοτικότητας της επιχείρησης ο οποίος όμως επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τη φύση των εργασιών της και τον κλάδο στον οποίο

δραστηριοποιείται.

Εάν για παράδειγμα μια βιομηχανική επιχείρηση είναι εντάσεως κεφαλαίου, είναι δύσκολο να επιτύχει υψηλές αποδόσεις όταν δραστηριοποιείται σε κλάδο που διακρίνεται από υψηλό ανταγωνισμό. Συνεπώς σ' αυτές τις περιπτώσεις οι ενέργειες της διοίκησης επηρεάζουν πολύ λίγο την αποδοτικότητα.

Ο αριθμοδείκτης χρησιμοποίησης των παγίων στοιχείων του ενεργητικού θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι μια υποδιαίρεση του προηγούμενου. Δείχνει δηλαδή το βαθμό χρησιμοποίησης των παγίων περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης για την δημιουργία πωλήσεων. Ο εν λόγω αριθμοδείκτης είναι το αποτέλεσμα της διαίρεσης των πωλήσεων δια του παγίου ενεργητικού και εκφράζεται ως ακολούθως:

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Πάγιο Ενεργητικού}}$$

Οι μικρές τιμές του Δείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων δείχνουν ότι δεν είναι και τόσο αποτελεσματική η χρησιμοποίηση των παγίων στοιχείων της επιχειρήσεως για τη δημιουργία πωλήσεων.

Οι μεγάλες τιμές του Δείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων δείχνουν ότι είναι και τόσο αποτελεσματική η χρησιμοποίηση των παγίων στοιχείων της επιχειρήσεως για τη δημιουργία πωλήσεων.

Ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ένας από τους ισχυρότερους προσδιοριστικούς παράγοντες της αποδοτικότητας της επιχείρησης και σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη φύση των εργασιών της και τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται. Ο αριθμοδείκτης του ΟΛΠ είναι ο εξής:

<b>Αποτελεσματικότητα</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	171.354.852	144.137.187	139.978.022	148.892.460	142.362.164
Πάγιο Ενεργητικό (Καθαρά Πάγια)	193.303.101	186.130.647	178.836.233	185.935.508	153.315.488
<b>Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων</b>	0,8864	0,7744	0,7827	0,8008	0,9286

*Πίνακας 6: Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων*

Οι τιμές του Δείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων δείχνουν ότι δεν είναι αποτελεσματική η χρησιμοποίηση των παγίων στοιχείων της επιχειρήσεως για τη δημιουργία πωλήσεων.

#### **4.5.4. Ο ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ**

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού (asset turnover ratio) μιας επιχειρήσεως, εκφράζει το βαθμό χρησιμοποίησεως του Ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις της.

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων (Inventories turnover ratio) δείχνει την ικανότητα μιας επιχειρήσεως να πωλεί τα αποθέματά της γρήγορα, δηλαδή δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησεως των περιουσιακών της στοιχείων.

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων βρίσκεται εάν διαιρέσουμε το κόστος των πωληθέντων προϊόντων ή εμπορευμάτων μιας επιχειρήσεως με το μέσο απόθεμα των προϊόντων της. Το μέσο απόθεμα υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των αποθεμάτων αρχής και τέλους της χρήσεως, εφόσον στις περισσότερες περιπτώσεις είναι δύσκολος ο υπολογισμός του αθροίσματος των μηνιαίων απογραφών των αποθεμάτων και η διαίρεσή τους δια 12 μήνες.

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων} = \frac{\text{Κόστος Πωληθέντων}}{\text{Μέσο Απόθεμα Προϊόντων}}$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει εάν υπάρχει ή όχι υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση, σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιεί.

Η παρακολούθηση αυτού του δείκτη διαχρονικά δείχνει και την πορεία της επιχειρήσεως, ως προς το βαθμό χρησιμοποίησης των περιουσιακών της στοιχείων, και έχει μεγαλύτερη πληροφοριακή αξία όταν συγκρίνεται με το μέσο όρο του κλάδου στον οποίο ανήκει.

Η ανοδική πορεία του εν λόγω δείκτη διαχρονικά αποτελεί ένδειξη ότι είναι πιο εντατική η εκμετάλλευση των στοιχείων του ενεργητικού γιατί η άνοδος του συνδέεται είτε με αύξηση των πωλήσεων, είτε με αναλογικά μεγαλύτερη αύξηση των πωλήσεων σε σχέση με την αύξηση του ενεργητικού της επιχείρησης.

Αντίθετα, μείωση του αριθμοδείκτη διαχρονικά, παρέχει ένδειξη μιας ολοένα μικρότερης χρησιμοποίησης του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις, πράγμα που σημαίνει μια κάποια υπερεπένδυση κεφαλαίων στα στοιχεία του ενεργητικού.

Όταν συγκρίνεται ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού μιας επιχείρησης με τον αντίστοιχο αριθμοδείκτη άλλων ομοειδών επιχειρήσεων, θα πρέπει τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται, να είναι συγκρίσιμα, ώστε να μην υπάρχουν διαφορές που να οφείλονται π.χ. στη διαφορετική πολιτική αποσβέσεων, ή στις τιμές εμφανίσεως των περιουσιακών στοιχείων (ιστορικές ή αναπροσαρμοσμένες) ή στην παλαιότητα των παγίων.

#### **4.5.5. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ**

Ο δείκτης ανακύκλωση αποθεμάτων της μονάδος ανακυκλώνονται μέσα στη χρήση, δηλαδή μετατρέπονται σε υπόλοιπα πελατών και από εκεί σε μετρητά ή γραμμάτια και πάλι σε αποθέματα. Σε ημέρες (διαιρώντας με το δείκτη «φορές» τις 365 ημέρες του έτους ή με τον ειδικό τύπο κατ' ευθείαν) και δείχνει πόσο διάστημα απαιτείται

για τη ρευστοποίηση των αποθεμάτων.

Ο δείκτης ανακύκλωση αποθεμάτων της μονάδος υπολογίζεται διαιρώντας με το μέσο ύψος των αποθεμάτων στον ισολογισμό το κόστος πωληθέντων από την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως.

$$\text{Δείκτης Αποθεμάτων} = \frac{\text{Κόστος Πωληθέντων}}{\text{Μέσος Όρος Αποθεμάτων}}$$

Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται συμπληρωματικά και σε συνδυασμό με τους δείκτες ρευστότητας για την καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδος. χρησιμοποιεί επίσης εσωτερικά για την αξιολόγηση της απόδοσης της πολιτικής πωλήσεων και διαχείρισης αποθεμάτων της επιχείρησης από τα αντίστοιχα τμήματα τούτης και εξωτερικά, στην εκτίμησης της ποιότητας των αποθεμάτων ειδικά σε μια απόφαση υποθήκευσης των αποθεμάτων από τις τράπεζες. Από τη μελέτη της διαχρονικής εξέλιξης του αριθμοδείκτη μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για τη βελτίωση ή μη της θέσης της επιχείρησης στην αγορά.

Οι τιμές του δείκτη είναι ανάλογες με τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση και με τις συνθήκες της αγοράς. λόγω χάρη ο δείκτης ενός super market είναι μεγαλύτερος από το αντίστοιχο δείκτη ενός ναυπηγείου.

Ο δείκτης αλλάζει ανάλογα με τη μέθοδο αποτίμησης των αποθεμάτων που χρησιμοποιείται (LIFO-FIFO κ.λ.π).

Στην περίπτωση που θέλουμε να υπολογίσουμε τον αριθμό των ημερών που παραμένει το απόθεμα στην επιχείρησή μας (Μέσος όρος παραμονής αποθεμάτων)



διαιρούνται οι ημέρες του έτους με τις φορές (ανακυκλώσεις) που κάνουν τα αποθέματα σε ένα έτος.

$$\text{Μέσος Όρος Παραμονής Αποθεμάτων} = \frac{365}{\text{Δείκτης Αποθεμάτων}}$$

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων, αποτυπώνει τον αριθμό των ανακυκλώσεων των αποθεμάτων σε μια επιχείρηση μέσα σε μία χρήση. Ο μέσος όρος παραμονής των αποθεμάτων αποτυπώνει τις ημέρες που παραμένουν τα αποθέματα στην επιχείρηση. Όσες λοιπόν περισσότερες φορές αγορο-πουλήσει η επιχείρηση δηλαδή αγοράσει πρώτες ύλες και λοιπά αγαθά για την παραγωγική της δραστηριότητα ή εμπορεύματα (για τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο) και τα μετατρέψει σε προϊόντα τόσο πιο αποτελεσματικά λειτουργεί η επιχείρηση.

#### **4.5.6. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΞΟΦΛΗΣΕΩΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξοφλήσεως Βραχυπροθέσμων Υποχρεώσεων (Trade creditors to purchases ratio), δείχνει πόσες φορές μέσα στη χρήση ανανεώθηκαν οι ληφθείσες από την επιχείρηση πιστώσεις ή πόσες φορές το κόστος πωληθέντων καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχειρήσεως.

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξοφλήσεως Βραχυπροθέσμων Υποχρεώσεων υπολογίζεται από τη σχέση:

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας βραχυπροθέσμων υποχρεώσεων} = \frac{\text{Αγορες}}{\text{Μέσο Ύψος Βραχυπροθέσμων Υποχρεώσεων}}$$

Επειδή το σύνολο των αγορών σπάνια δημοσιεύεται ή δεν δημοσιεύεται καθόλου χρησιμοποιούν αντ'αυτου το κόστος πωληθέντων της χρήσεως.

$$\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας βραχυ/σμων υποχρεώσεων} = \frac{\text{Κόστος Πωληθέντων}}{\text{Μέσο ύψος βραχ/σμων υποχρεώσεων}}$$

Δραστηριότητας	2007	2006	2005	2004	2003
Κόστος Πωληθέντων	126.315.939	117.666.054	117.818.518	119.523.779	106.857.251
Μ.Υψος βραχ. υποχρεώσεων	51.103.920	34.296.817	28.866.676	46.730.790	39.295.501
<b>Δείκτης Ταχύτ.Βραχ. υποχρ.</b>	2,47	3,43	4,08	2,56	2,72

Πίνακας 7: Δείκτης ταχύτητας βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων

#### 4.6. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η αποτελεσματικότητα συνδέει τις εισροές με τις εκροές. Ο κύκλος εργασιών είναι ένα μέτρο εκροών για μια επιχείρηση και η αποτελεσματικότητα μπορεί να εκτιμηθεί αν εξετάσουμε τη σχέση ανάμεσα στις πωλήσεις ή κάποιο άλλο παράγοντα μέτρησης της επιχειρηματικής δραστηριότητας και στις εισροές που μπορεί να είναι τα διάφορα περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιούνται, το κόστος σοβαρών διαχειριστικών εξόδων ή η συνεισφορά των εργαζομένων.

Είναι αναμφισβήτητο ότι υπάρχει προφανής σχέση ανάμεσα στην αποτελεσματικότητα και την δυνατότητα κέρδους και οι αριθμοδείκτες αυτής της κατηγορίας μετρούν και τις δύο πλευρές.

ΠΗΓΗ: Νιάρχος Ν. 1997, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Σταμούλης και Γεωργόπουλος Χ. 2005, Χρηματοοικονομική Διοίκηση Επιχειρήσεων. Ελληνική Ακαδημία Διοίκησης Επιχειρήσεων

#### 4.6.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Ο αριθμοδείκτης είναι ο εξής:

$$\text{Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους} = 100 \times \frac{\text{μικτά κέρδη εκμ/σεως}}{\text{καθαρές πωλήσεις χρήσεως}}$$

	2007	2006	2005	2004	2003
Κύκλος Εργασιών	171.354.852	144.137.187	139.978.022	148.892.460	142.362.164
Μικτά Κέρδη	45.038.913	26.471.133	22.159.503	29.368.681	35.504.913
<b>Δείκτης Μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους</b>	0,2628	0,1836	0,1583	0,1972	0,2493

Πίνακας 8: Δείκτης μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους

Σύμφωνα με την ανάλυση του αριθμοδείκτη μικτού κέρδους, η λειτουργική αποτελεσματικότητα της επιχειρήσεως μειώθηκε από το 2003 έως 2005 και αυξήθηκε από το 2005 έως το 2007. Επομένως, κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος αυξήθηκε το μικτό κέρδος που απολαμβάνει η επιχείρηση από την πώληση προϊόντων της. Δηλαδή το 2005-7 είναι περισσότερο αποτελεσματική η λειτουργία της καθώς και η πολιτική των τιμών της.

#### 4.6.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Ανάλυση αριθμοδείκτη αποδοτικότητας:

$$\text{Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων} = 100 \times \frac{\text{Καθαρά κέρδη εκμ/σεως}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

Αποδοτικότητα	2007	2006	2005	2004	2003
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	34.628.014	16.339.815	13.318.546	23.082.463	30.545.998
Ίδια Κεφάλαια (Καθαρά Θέση)	202.595.750	184.524.099	177.694.588	173.345.763	163.868.784
Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	0,171	0,088	0,075	0,133	0,186

Πίνακας 9: Δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων (return on net worth) απεικονίζει ότι έχει κερδοφόρα δυναμικότητα η επιχείρηση και δίνει την ένδειξη ότι επιτεύχθηκαν οι στόχοι της επιχειρήσεως. Ο αριθμοδείκτης την 5ετία αυξομειώνεται αλλά το 2006-7 αυξήθηκε, η αύξηση αυτή μπορεί να οφείλεται στη αύξηση της ευημερίας της επιχείρησης λόγω επιτυχημένης διοίκησης ή σύμπραξη ευνοϊκών

οικονομικών συνθηκών. Δηλαδή η επιχείρηση δεν έχει προβλήματα σε κάποιο άλλο τομέα και έχει αύξηση στις πωλήσεις, και στα ίδια κεφάλαια.

#### **4.7. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

Οι αριθμοδείκτες διάρθρωσης αναφέρονται στη μακροχρόνια οικονομική κατάσταση της επιχειρήσεως. Αναλύουν δηλαδή τη χρηματοοικονομική διάρθρωση της επιχείρησης σχετικά με τις μορφές των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί για τις δραστηριότητές της. Τέτοια κεφάλαια μπορεί να είναι τα ίδια κεφάλαια, που επενδύονται στην επιχείρηση πάνω σε μακροχρόνιες επενδύσεις με μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο κινδύνου. Αυτά τα κεφάλαια δεν έχουν ορισμένο χρόνο και για αυτό λέγονται και μόνιμα κεφάλαια. Η απόδοσή τους εξαρτάται από τις αποφάσεις της διοίκησης και της γενικής συνέλευσης. Άλλη μορφή κεφαλαίων που χρησιμοποιείται για τις δραστηριότητες της επιχειρήσεως είναι τα δανειακά ή ξένα κεφάλαια είναι αυτά τα οποία έχουν ορισμένο χρόνο και πρέπει να εξοφληθούν σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, προσαυξημένα με τους τόκους αυτών των κεφαλαίων. Τα δανειακά κεφάλαια είναι ανεξάρτητα της οικονομικής θέσης της επιχείρησης, αλλά είναι αυτά που της δημιουργούν πιέσεις, αφού με την διέλευση του χρόνου γίνονται βραχυπρόθεσμα έως ληξιπρόθεσμα και πρέπει να εξοφληθούν.

Οι δείκτες χρηματοοικονομικής εξάρτησης μας δείχνουν τον βαθμό στον οποίον μία εταιρία βασίζεται στα δανειακά κεφάλαια ως πηγή χρηματοδότησης για την ανάληψη επενδυτικών σχεδίων. Δηλαδή, βοηθούν στην εκτίμηση τόσο του επιχειρησιακού, όσο και του χρηματοοικονομικού κινδύνου που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις, ώστε να καταστρώνεται η συμφέρουσα για την επιχείρηση κεφαλαιακή πολιτική. Έχοντας τα παραπάνω κατά νου, θα υπολογίσουμε τους βασικούς δείκτες μακροχρόνιας χρηματοοικονομικής εξάρτησης, οι οποίοι είναι οι εξής:

#### 4.7.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

$$\text{Αριθμοδείκτης Ιδίων προς Συνολικά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}}$$

Ο αριθμοδείκτης Διαρθρώσεων Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας δείχνει το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων της εταιρείας, που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της. Ο αριθμοδείκτης αυτός ενδιαφέρει τους δανειστές και πιστωτές της επιχείρησης γιατί μετρά το βαθμό προστασίας τους. Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας σε σχέση με τις υποχρεώσεις της, τόσο μεγαλύτερη προστασία παρέχει στους δανειστές της και τόσο μικρότερη πίεση ασκείται σ' αυτή για την εξόφληση των υποχρεώσεων της και την πληρωμή τόκων. Παρ' όλα αυτά, ένας υψηλός αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια δεν αποτελεί απαραίτητα ένδειξη ότι η επιχείρηση ακολουθεί τον επωφελέστερο τρόπο χρηματοδότησεως της. Και αυτό γιατί ο υψηλός βαθμός συμμετοχής των ιδίων κεφαλαίων στο χρηματοδοτικό σχήμα της επιχείρησης δε σημαίνει ότι είναι και η καλύτερη επιλογή.

<b>Διαρθρώσεως κεφ.&amp; βιωσιμότητας</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Ίδια Κεφάλαια	202.595.750	184.524.099	177.694.588	173.345.763	163.868.784
Συνολικά Κεφάλαια	259.547.945	227.593.330	218.257.815	234.697.242	220.709.112
<b>Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια</b>	0,7806	0,8141	0,7201	0,7386	0,7425

*Πίνακας 10: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια*

Ο αριθμοδείκτης το 2007 είναι μικρότερος της μονάδας τότε μια μονάδα των υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,7806 της μονάδος των Ιδίων Κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως

Ο αριθμοδείκτης το 2006 είναι μικρότερος της μονάδας 0,8141 τότε μια μονάδα των υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,8141 της μονάδος των Ιδίων Κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως. Γενικά ο δείκτης είναι μικρότερος από τη μονάδα και ως εκ τούτου μειώθηκε η εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως

Τα έτη 2003-4 ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδος και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Βασικό μειονέκτημα του δείκτη είναι κατά τον προσδιορισμό των μακροπροθέσμων ξένων κεφαλαίων, ενδεχομένως να μην περιλαμβάνονται ορισμένες κατηγορίες κεφαλαίων που αντιπροσωπεύουν προνομιούχες μετοχές κ.λπ.

#### **4.7.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ Η ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΑΝΕΙΣΤΩΝ**

Ο Αριθμοδείκτης Ιδίων προς Δανειακά Κεφάλαια (Ratio of owner's equity to total liabilities), είναι αυτός που δείχνει εάν υπάρχει ή όχι υπερδανεισμός σε μια επιχείρηση και δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. . Ο εν λόγω αριθμοδείκτης ενδιαφέρει και αφορά τους δανειστές, προμηθευτές και πιστωτές μιας επιχείρησης, καθώς όσο περισσότερα ίδια κεφάλαια έχει η επιχείρηση τόσο είναι εξασφαλισμένοι οι δανειστές.

Έτσι έχουμε πόσες μονάδες ιδίων κεφαλαίων καλύπτει μία μονάδα ξένου κεφαλαίου.

Ο αριθμοδείκτης Ιδίων προς Δανειακά Κεφάλαια εκφράζει τη σχέση μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων (μετοχικό κεφάλαιο και αποθεματικά) προς το σύνολο των Δανειακών Κεφαλαίων (Μακροχρόνιες και Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις) και δίνεται από τη σχέση:

$$\text{Αριθμοδείκτης Ιδίων προς Δανειακά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}}$$

Βασικό μειονέκτημα του δείκτη είναι κατά τον προσδιορισμό των μακροπροθέσμων ξένων κεφαλαίων, ενδεχομένως να μην περιλαμβάνονται ορισμένες κατηγορίες κεφαλαίων που αντιπροσωπεύουν προνομιούχες μετοχές κ.λπ.

Εάν ο αριθμοδείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, τότε οι φορείς της επιχειρήσεως συμμετέχουν στο κεφάλαιο της επιχείρησης με περισσότερα κεφάλαια απ' ότι οι πιστωτές της. Ενώ, εάν ο αριθμοδείκτης είναι μικρότερος της μονάδας (έστω 0.5) τότε μια μονάδα των υποχρεώσεων καλύπτεται από 0.5 της μονάδος των Ιδίων Κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.



Εναλλακτικά, ο αριθμοδείκτης υπολογίζεται ως εξής :

$$\text{Αριθμοδείκτης Ιδίων προς Δανειακά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια} + \text{Επιχορηγήσεις} - \text{Αποθεματικά}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}}$$

Ο δείκτης αυτός δίνει πόσες μονάδες ιδίων κεφαλαίων μπορούν να καλύψουν μία μονάδα ξένου κεφαλαίου και δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 2/1 οπότε αποκλείεται και η περίπτωση δανειοληψίας.

<b>Διαρθρώσεως Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Ίδια Κεφάλαια	202.595.750	184.524.099	177.694.588	173.345.763	163.868.784
Ξένα Κεφάλαια (Μακρ. +Βραχ. Υποχρεώσεις)	56.952.195	43.069.231	40.563.227	61.351.479	56.840.328
<b>Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Δανειακά Κεφάλαια</b>	3,5573	4,2844	4,3807	2,8254	2,8830

*Πίνακας 11: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Δανειακά κεφάλαια*

Παρατηρούμε ότι την πενταετία 2003-7 ο αριθμοδείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, άρα οι φορείς της επιχειρήσεως συμμετέχουν στο κεφάλαιο της επιχείρησης με περισσότερα κεφάλαια απ' ότι οι πιστωτές της. Η συμμετοχή των φορέων της επιχειρήσεων στο κεφάλαιο της επιχείρησης σημαίνει ότι υπάρχει εξασφάλιση των πιστωτών και τους παρέχεται μεγάλη ασφάλεια.

### **4.7.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΞΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**

$$\text{Αριθμοδείκτης Ξένων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ξένων Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}}$$

Ο Αριθμοδείκτης Ξένων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια παρέχει ενδείξεις για το μακροχρόνιο κίνδυνο χρεοκοπίας που αντιμετωπίζει μια επιχείρηση και δείχνει τι ποσοστό του συνόλου των κεφαλαίων ή του ενεργητικού αποτελούν τα Ξένα Κεφάλαια και είναι ενδεικτικός του βαθμού προστασίας των πιστωτών από το σύνολο των κεφαλαίων της επιχειρήσεως.

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. Εάν είναι μεγαλύτερος από τη μονάδα, οι φορείς της επιχειρήσεως συμμετέχουν σε αυτή με περισσότερα κεφάλαια από τους πιστωτές της. Εάν είναι μικρότερος από τη μονάδα υπάρχει πολύ περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Οι διοικήσεις των επιχειρήσεων επιδιώκουν την χρησιμοποίησή του ξένου κεφαλαίου, γιατί προσφέρει τα εξής σοβαρά πλεονεκτήματα στους μετόχους και γενικότερα στους ιδιοκτήτες:

- *Αύξηση της αποδοτικότητας των Ιδίων Κεφαλαίων*

Χρηματοοικονομική Μόχλευση (Financial Leverage)

- *Μείωση της φορολογίας της επιχείρησης*

Οι τόκοι του ξένου κεφαλαίου αποτελούν οργανικό έξοδο και εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο τη φορολογία της επιχείρησης

- *Διατήρηση του ελέγχου της επιχείρησης*

αφού δεν μεταβάλλεται η αναλογία των μετοχών που κατέχουν στο συνολικό αριθμό των μετοχών της εταιρίας.

- *Εξασφάλιση κατά του πληθωρισμού*

επειδή από την μια πλευρά η αγοραστική δύναμη του νομίσματος μειώνεται συνεχώς και τα λογιστικά κέρδη των επιχειρήσεων εμφανίζονται διογκωμένα και από την άλλη, οι υποχρεώσεις τους για την εξυπηρέτηση των δανείων τους παραμένουν σταθερές.

Διαρθρώσεως Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας	2007	2006	2005	2004	2003
<b>Ξένα Κεφάλαια</b>	56.952.195	43.069.231	40.563.227	61.351.479	56.840.328
<b>Συνολικά Κεφάλαια</b>	259.547.945	227.593.330	218.257.815	234.697.242	220.709.112
<b>Δείκτης Ξένων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια</b>	0,2194	0,1892	0,1858	0,2614	0,2575

*Πίνακας 12: Δείκτης Ξένων Κεφαλαίων προς Συνολικά κεφάλαια*

Παρατηρούμε ότι την 5ετία 2003-7 ο αριθμοδείκτης (Ratio of owner's equity to total liabilities), είναι μικρότερος της μονάδας, άρα οι φορείς της επιχειρήσεως συμμετέχουν στο κεφάλαιο της επιχείρησης με λιγότερα κεφάλαια απ' ότι οι πιστωτές της. Η μη συμμετοχή των φορέων της επιχειρήσεων στο κεφάλαιο της επιχειρήσεων σημαίνει ότι δεν υπάρχει εξασφάλιση των πιστωτών και τους παρέχεται μεγάλη ασφάλεια.

Στην κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρείας ο λόγος των ξένων προς τα ίδια κεφάλαια κινείται σε επίπεδα μικρότερα της μονάδος.

Το 2003 ειδικότερα, μία μονάδα υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,2575 της μονάδας των ιδίων κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Το 2004 ειδικότερα, μία μονάδα υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,2614 της μονάδας των ιδίων κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Το 2005 ειδικότερα, μία μονάδα υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,1858 της μονάδας των ιδίων κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Το 2006 μία μονάδα υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,1892 της μονάδας των ιδίων κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

Το 2007 μία μονάδα υποχρεώσεων καλύπτεται από 0,2194 της μονάδας των ιδίων κεφαλαίων και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

#### 4.7.4. ΠΟΡΕΙΑ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Η πορεία του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ φαίνεται στο παρακάτω σχήμα και η ποσοστιαία μεταβολή στον παρακάτω πίνακα



Σχήμα 1: Πορεία κύκλου εργασιών ΟΛΠ

	2006	2007	% Μεταβολή
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	144.137.187	171.354.852	18,883

	2005	2006	% Μεταβολή
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	139.978.022	144.137.187	2,971

	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>% Μεταβολή</b>
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	148.892.460	139.978.022	-5,987

	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>% Μεταβολή</b>
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	142.362.164	148.892.460	4,587

*Πίνακας 13: Πορεία Κύκλου εργασιών*

Όπως φαίνεται ο κύκλος εργασιών του ΟΛΠ αυξήθηκε το 2007 κατά 18,883 σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2006, (έναντι αύξησης 2,971 % που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2007 προς το 2005), αντανακλώντας την αύξηση της ζήτησης.

Σημαντική ενίσχυση δραστηριότητας και αποτελεσμάτων καταγράφει η εταιρεία ΟΛΠ με τον κύκλο εργασιών το 2007 να ανέρχεται σε ευρώ 171.354.852 ευρώ έναντι 144.137.187 ευρώ το 2006, και 139.978.022 ευρώ το 2005,. Η ενίσχυση αυτή οφείλεται στην αύξηση του όγκου πωλήσεων ως αποτέλεσμα της μείωσης του κόστους των πρώτων υλών καθώς και της ενέργειας. Το 2004-2005 μειώθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό ο κύκλος εργασιών (-5,987%), ενώ η αύξηση το 2003-2004 ήταν της τάξεως του 4,587%.

ΠΗΓΗ: Ισολογισμοί ΟΛΠ 2003-2007

#### 4.8. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

<b>Πίνακας 14: Συγκεντρωτικός πίνακας</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,828	1,947	2,151	1,492	2,329
Δείκτης Πραγματικής ή Ειδικής Ρευστότητας	1,723	1,783	1,981	1,391	2,204
Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως απαιτήσεων	3,10	3,34	1,45	3,34	1,45
Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού	0,59	0,56	0,57	0,57	0,57
Δείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων	0,8864	0,7744	0,7827	0,8008	0,9286
Δείκτης Ταχύτητας Βραχυπρ. Υποχρεώσεων	2,47	5,43	4,08	2,56	2,72
Μικτού Κέρδους	0,2628	0,1836	0,1583	0,1972	0,2493
Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	0,171	0,088	0,075	0,133	0,186
Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια	0,7806	0,8141	0,7201	0,7386	0,7425
Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Δανειακά Κεφάλαια	3,5573	4,2844	4,3807	2,8254	2,8830
Δείκτης Ξένων Κεφαλαίων προς Συνολικά Κεφάλαια	0,2194	0,1892	0,1858	0,2614	0,2575

Από την χρηματοοικονομική αξιολόγηση της εταιρείας προέκυψαν τα εξής:

Η εταιρεία έχει επαρκή ρευστοποιήσιμα στοιχεία για να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της, ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις τρέχουσες υποχρεώσεις της και αναπτύσσεται μια ευνοϊκή κατάσταση για την εταιρεία.

Ακόμη τα αποθέματα χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης που δημιουργεί η επιχείρηση, και η χρηματοδότηση των αποθεμάτων κατά ένα μέρος δεν προέρχεται από βραχυπρόθεσμο δανεισμό. Άρα υπάρχει σημαντική μείωση των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων και παράλληλα αύξηση των απαιτήσεών της.

Επιπλέον, τα αποθέματα χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης που δημιουργεί η επιχείρηση. Επομένως, η χρηματοδότηση των αποθεμάτων της εταιρείας γίνονται από τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της και όχι από βραχυπρόθεσμο δανεισμό.

Σύμφωνα με το Δείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού, η επιχείρηση δεν επιτυγχάνει ικανοποιητικές πωλήσεις σε σχέση με το ύψος του ενεργητικού της, γι' αυτό και θα πρέπει να βρει τρόπους να αυξήσει τις πωλήσεις της ή να ρευστοποιήσει μέρος του ενεργητικού της. Η χρησιμοποίηση των παγίων στοιχείων της επιχειρήσεως για τη δημιουργία πωλήσεων δεν είναι αποτελεσματική σύμφωνα με το Δείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Παγίων.

Η λειτουργική αποτελεσματικότητα της επιχειρήσεως αυξήθηκε από το 2005 έως το 2007. Επομένως, αυξήθηκε το μικτό κέρδος που απολαμβάνει η επιχείρηση από την πώληση προϊόντων της. Δηλαδή το 2005-2007 είναι περισσότερο αποτελεσματική η λειτουργία της καθώς και η πολιτική των τιμών της.

Επίσης η κερδοφόρα δυναμικότητα του ΟΛΠ μεταβλήθηκε και δίνει την ένδειξη ότι επιτεύχθηκαν οι στόχοι της επιχειρήσεως. Η αύξηση αυτή μπορεί να οφείλεται στη αύξηση της ευημερίας της επιχείρησης λόγω επιτυχημένης διοίκησης ή σύμπραξη



ευνοϊκών οικονομικών συνθηκών. Δηλαδή η επιχείρηση δεν έχει προβλήματα σε κάποιο άλλο τομέα και έχει αύξηση στις πωλήσεις, και στα ίδια κεφάλαια.

Για τα υπό μελέτη έτη υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχείρησης. Αυτό ίσως οφείλεται γιατί ενδεχομένως να μην περιλαμβάνονται ορισμένες κατηγορίες κεφαλαίων που αντιπροσωπεύουν προνομιούχες μετοχές κ.λπ.

Σύμφωνα με το δείκτης της κεφαλαιακής διάρθρωσης της εταιρείας ο λόγος των ξένων προς τα συνολικά κεφάλαια κινείται σε επίπεδα μικρότερα της μονάδος.

Ακόμη ο αριθμός των ανακυκλώσεων των αποθεμάτων στην επιχείρηση ήταν υψηλά κατά το οικονομικό έτος 2007, 2006, 2005. Επιπλέον, σύμφωνα με το μέσο όρο παραμονής των αποθεμάτων φαίνεται ότι το 2007, 2006, και 2005 αγοράστηκαν και πουλήθηκαν περισσότερες φορές προϊόντα και τόσο πιο αποτελεσματικά λειτούργησε η επιχείρηση. Ο ΟΛΠ αγόρασε πρώτες ύλες και λοιπά αγαθά για την παραγωγική της δραστηριότητα ή εμπορεύματα (για τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο) και τα μετέτρεψε σε προϊόντα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία την 3ετία 2005 έως 2007, ο ΟΛΠ δέσμευσε τα κεφάλαιά του για μικρό χρονικό διάστημα και είχε καλύτερη θέση από άποψη χορηγούμενων πιστώσεων. Επομένως, και μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αποτελεσματική επένδυση των κεφαλαίων που δεσμεύτηκαν για την χρηματοδότηση των πωλήσεων. Επιπλέον, σύμφωνα με τη μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων στην επιχείρηση το 2007 η εταιρεία μείωσε τη μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεών της, έναντι των προηγούμενων ετών

Τέλος από τη μελέτη της πορείας του Κύκλου εργασιών του ΟΛΠ, παρατηρούμε ότι το 2007 αυξήθηκε κατά 18,9% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2006, αντανακλώντας την αύξηση της ζήτησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται παρουσίαση των αποτελεσμάτων που εξήχθησαν από την ποιοτική έρευνα που διενεργήθηκε στην προϊσταμένη λογιστηρίου (Βενάρδου Αικατερίνη) και Προϊστάμενο δημοσίων σχέσεων του ΟΛΠ (Κάρλη Αθανάσιο)

Σύμφωνα με την προϊσταμένη λογιστηρίου η διοικητική λειτουργία του λογιστηρίου είναι ικανοποιητική, αλλά θα πρέπει να γίνουν και βελτιώσεις τεχνικές, έτσι ώστε να προσαρμοστεί ο ΟΛΠ στις νέες απαιτήσεις.

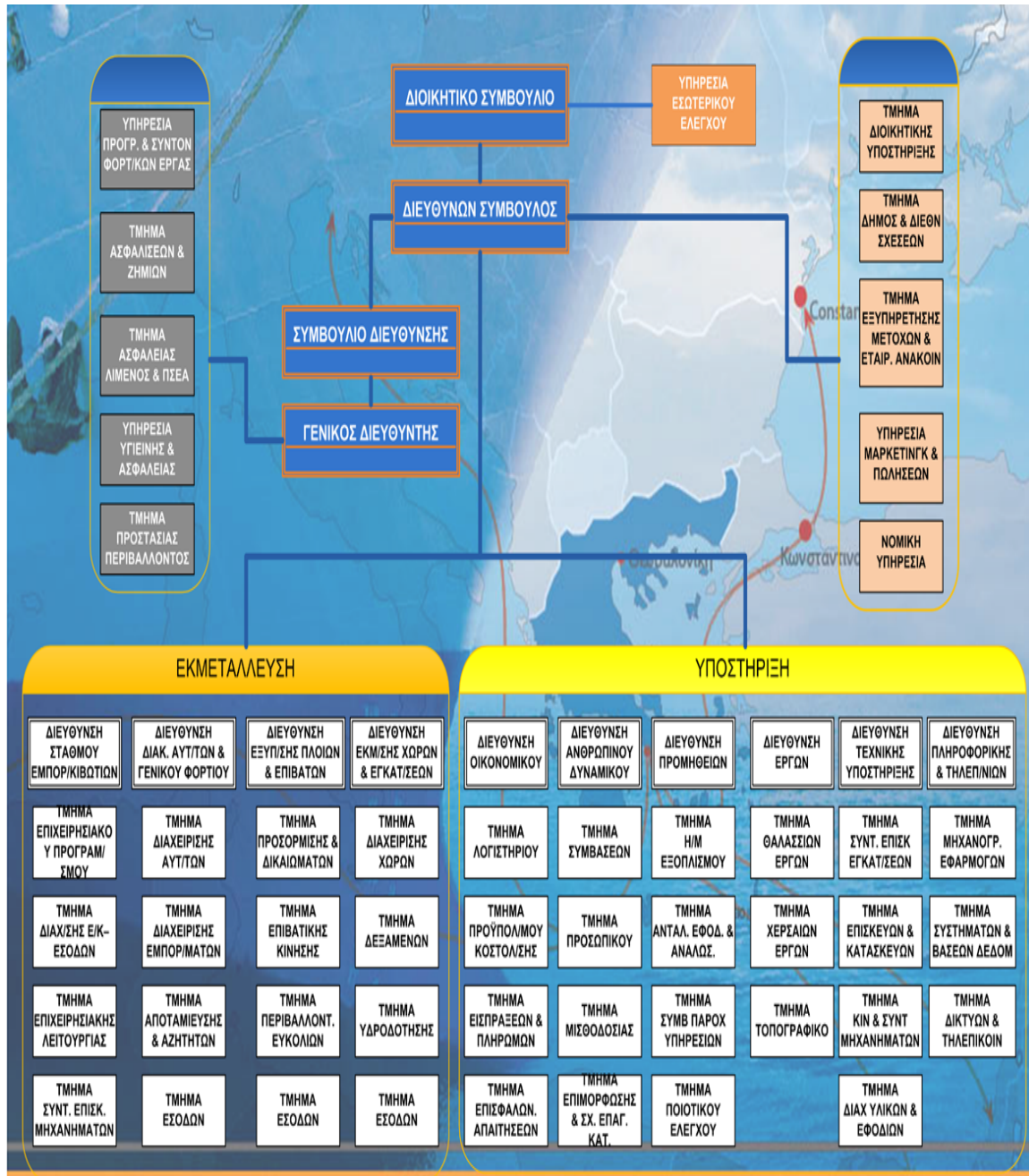
Οι υποχρεώσεις του ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί και αυτό έχει ως συνέπεια το υπάρχον προσωπικό να μην επαρκεί και να μην καλύπτει και τις ανάγκες του ΟΛΠ.

Αναφορικά με τα λογιστικά συστήματα που χρησιμοποιεί η εταιρεία η κ. Βενάρδου απήντησε ότι ο ΟΛΠ χρησιμοποιεί προγράμματα τα οποία κυκλοφορούν στην αγορά, αλλά τα προσαρμόζει στις ανάγκες της εταιρείας. Το λογιστήριο της εταιρείας εξαρτάται και από τη λειτουργία των άλλων τμημάτων από τα οποία συλλέγει πληροφορίες. Ως εκ τούτου η λειτουργία των τμημάτων αυτών επηρεάζει άμεσα και το λογιστήριο της εταιρείας. Ο ΟΛΠ κατά τη λειτουργία του επιμορφώνει και το προσωπικό του σε όλα τα τμήματα, η επιμόρφωση γίνεται εν είδη σεμιναρίων που παρακολουθεί το προσωπικό της εταιρείας.

Σύμφωνα με την προϊσταμένη του λογιστηρίου, τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας ήταν ικανοποιητικά μέχρι πριν το 2007, πριν την εμφάνιση της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Τέλος, σύμφωνα με την κ. Βενάρδου μέχρι την πλήρη προσαρμογή της COSCO στα ελληνικά δεδομένα, η λειτουργία του λογιστηρίου δε θα επηρεαστεί.

Σύμφωνα με τον Προϊστάμενο δημοσίων σχέσεων του ΟΛΠ (Κάρλη Αθανάσιο), ο ΟΛΠ αποτελείται από 10 διευθυντικές θέσεις 38 τμήματα και 11 ανεξάρτητα τμήματα που αυτό σημαίνει πως εκτελεστικό όργανο είναι ο διευθύνων σύμβουλος. Αυτή την στιγμή γενικώς

διευθυντής είναι ένας αλλά προβλέπονται 3 θέσεις. Το οργανόγραμμα της επιχείρησης παρουσιάζεται παρακάτω:



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ανακτήθηκε από [http://www.olp.gr/org\\_structure\\_gr.html](http://www.olp.gr/org_structure_gr.html)

Το μοντέλο διοίκησης σύμφωνα με τον υπεύθυνο των δημοσίων σχέσεων είναι αρκετά ικανοποιητικό αλλά δεν υπάρχει ανεξαρτησία για το λόγο ότι όλα περνάνε από τον διευθύνων σύμβουλο. Κατ' ουσίαν, δεν έχει πραγματοποιηθεί εκχώρηση εξουσιών αλλά υπάρχει σωστή κατανομή και αυτονομία τμημάτων.

Κατά το κ. Κάρλη από το 1999 ο ΟΛΠ από δημόσιο γίνεται Α.Ε η μεταφορά αυτή έγινε καθαρά για να αποφευχθούν οι γραφειοκρατικές τάσεις., παραταύτα η νοοτροπία έχει παραμείνει η ίδια και οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους λειτουργούν σα να δούλευαν στο δημόσιο

Παράλληλα, η σχέση του ΟΛΠ με το κράτος έχει επηρεάσει θετικά την ευρύτερη λειτουργία του από το παρελθόν έως και σήμερα, καθώς οτιδήποτε βγαίνει από τον ΟΛΠ είναι Φ.Ε.Κ.

Το αρνητικό είναι πως οι προσλήψεις γίνονται μέσω ΑΣΕΠ και δεν μπορούν οι ίδιοι να επιλέξουν τους υπαλλήλους τους. Αυτό αναμένεται ότι διαχρονικά κάποια στιγμή θα αλλάξει αλλά δεν γίνεται από την μια στιγμή στην άλλη, προς το παρόν το κράτος αυτή την στιγμή έχει περίπου το 74.96%, και το 25.04% ανήκει σε ιδιώτες.

Ο ΟΛΠ έχει ανάγκη για περαιτέρω εκσυγχρονισμό σε οργάνωση και προσωπικό, καθώς το προσωπικό έχει ακόμα την νοοτροπία του δημοσίου και σε θέματα οργάνωσης θέλει αλλαγή όλων των μηχανημάτων αλλά πρέπει να γίνει ολόκληρη διαδικασία λόγω κρατικής επιρροής (όλα τα κινητά ανήκουν στον ΟΛΠ ενώ όλα τα ακίνητα ανήκουν στο κράτος).

Όπως ανέφερε σε επίπεδο οργανωτικής λειτουργίας ο ΟΛΠ ακολουθεί κάποια προγράμματα επιμόρφωσης του προσωπικού όπου οι νεοπροσλαμβανόμενοι παρακολουθούν σεμινάρια ανάπτυξης προσωπικού που επικεντρώνονται στην επιμόρφωση τους και με το πέρας χορηγούνται ειδικά πιστοποιητικά.

Ο ΟΛΠ. είναι Α.Ε εισηγμένη στο χρηματιστήριο, και αυτό έχει συμβάλει καθώς διανεμηθήκαν κάποιες μετοχές από τις οποίες το μεγαλύτερο ποσοστό του κέρδους ανήκει στο κράτος.

Σύμφωνα με τον κ. Κάρλη η επένδυση της ΟΛΠ Α.Ε σύμφωνα με μελέτες έχει μηδενικό ρίσκο διότι είναι μια ανέξοδη επένδυση με εξασφαλισμένο αντάλλαγμα 320 εκατ. ευρώ επενδύσεις μέχρι το τέλος του 2015 από την COSCO, 3.4 δις. ευρώ εγγυημένα έσοδα στα 35 χρόνια που θα διαρκέσει η συμφωνία με την κινέζικη COSCO, μέχρι το 2016 προγραμματίζονται επενδύσεις 500 εκατ. ευρώ στην ευρύτερη περιοχή του οργανισμού από τα οποία τα 300 εκατ. ευρώ αφορούν την COSCO και τα 200 εκατ. ευρώ στον ΟΛΠ.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στα πλαίσια της έρευνας για την εκπόνηση της εργασίας εξήχθησαν τα εξής συμπεράσματα. Τα λιμάνια εξυπηρετούν φορτία εισαγωγής – εξαγωγής μιας ευρείας περιοχής της Δυτικής Ελλάδος (κυρίως της Θεσσαλίας, της Δυτικής Μακεδονίας, και Ηπείρου).

Η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων κατά την τελευταία δεκαετία οφείλεται και στην αύξηση των εισαγωγών εμπορευμάτων από την Κίνα και τις υπόλοιπες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, την αύξηση των εξαγωγών Ελληνικών προϊόντων, την τάση διεθνούς μεταφοράς όλο και περισσότερων εμπορευμάτων (ακόμα και πρώτων υλών) και εμπορευματοκιβωτίων.

Η σημερινή εικόνα των λιμένων δε θυμίζει την κατάσταση που επικρατούσε στον ίδιο χώρο, πριν από αρκετά χρόνια. Ο έντονος ανταγωνισμός, οι στρατηγικές και οι πολιτικές που ακολουθούν τα λιμάνια, η υλικοτεχνική τους υποδομή, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις, είναι στοιχεία που επιστρατεύονται προκειμένου να διαφοροποιηθεί το προϊόν τους. Άλλα ανταγωνιστικά προς τον Πειραιά λιμάνια είναι το λιμάνι του Βόλου, το λιμάνι Βάρνας και Μπουργκάς, το Δυρράχιο, το Κόπερ Ριέκα, η Κωνσταντζα, και τα Τούρκικα λιμάνια.

Μέσα σε όλες αυτές τις προκλήσεις, το μέλλον του ΟΛΠ εξαρτάται, από την ποιότητα και τη διαφοροποίηση των προϊόντων του, από την ευέλικτη και στρατηγική αντιμετώπιση των ανταγωνιστών του και από την βελτίωση του κόστους παραγωγής. Άλλος στρατηγικός στόχος είναι η διαμετακόμιση φορτίου στη μεγαλύτερη ενδοχώρα.

Πέραν αυτών θα πρέπει να αντιμετωπίσει και τους “εξωτερικούς παράγοντες” οι οποίοι επιδρούν καταλυτικά, όπως την χρηματοπιστωτική κρίση και τη μείωση των εξαγωγών, τις εξελισσόμενες και όλο και περισσότερο απαιτητικές τάσεις συμπεριφοράς – προτίμησης των πελατών, τις μεταβολές στον εξοπλισμό της στις συνεχώς βελτιωμένες τεχνολογίες και στον εντονότερο ανταγωνισμό. Το μέλλον της

εταιρείας εξαρτάται από την αντιμετώπιση των προκλήσεων και των αρνητικών σημείων της και στο να εστιάσει περισσότερο στα θετικά.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι μέσα από τις πολιτικές της και τα πιο πρόσφατα οικονομικά της στοιχεία, η επιχείρηση φαίνεται ότι διαγράφει θετική πορεία με δυνατότητες ανάπτυξης. Το ζητούμενο πλέον είναι να καταφέρει να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο για να παραμείνει στο χώρο και στην σύγχρονη αγορά. Η θετική πορεία της εταιρείας φαίνεται και με βάση την ποιοτική έρευνα που έγινε από τις συνεντεύξεις της προϊσταμένης του λογιστηρίου και από τον υπεύθυνο των δημοσίων σχέσεων.

Γενικά ο ΟΛΠ, έχει μια πορεία που είναι θετική, εάν και οι οικονομική κρίση έχει μερικώς επηρεάσει το έργο του. Το ζητούμενο είναι η εταιρεία να καταφέρει να ξεπεράσει τη νοοτροπία της γραφειοκρατίας που έχουν οι υπάλληλοί της για να καταφέρει να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο επωφελούμενη και από την συνεργασία της με τη COSCO, η οποία σύμφωνα με μελέτες έχει μηδενικό ρίσκο, ενώ αναμένεται να επιφέρει μεγάλα έσοδα στην εταιρεία.

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο ΟΛΠ θα πρέπει να κινηθεί με βάση ορισμένες κατευθυντήριες αρχές, οι οποίες είναι οι εξής:

Θα πρέπει ο ΟΛΠ να έχει βασικό γνώμονα την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών προς όλους τους πελάτες του. Θα πρέπει να καλλιεργεί συστηματικά τις σχέσεις του με αυτούς και να επιδιώκει την προσέλκυση νέων πελατών, εντός και εκτός Ελλάδος, επιπλέον θα πρέπει να αποβάλουν τη γραφειοκρατική νοοτροπία οι εργαζόμενοι του.

Λόγω της απελευθέρωσης των αγορών, οι όποιες μονοπωλιακές καταστάσεις στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών σιγά-σιγά θα περιορισθούν, ακόμη και στην Ελλάδα. Εάν ο ΟΛΠ δεν λάβει από τώρα μέτρα για την αντιμετώπιση και αποθάρρυνση του πιθανού αυτού ανταγωνισμού, θα αντιμετωπίσει κινδύνους στο μέλλον.

Θα πρέπει ο ΟΛΠ να είναι ενήμερος των διεθνών εξελίξεων στους τομείς των λιμανιών, της ναυτιλίας και των συνδυασμένων μεταφορών, και να συμμετέχει ενεργά στα σχετικά διεθνή fora. Θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση λιμενικής πολιτικής για την Ελλάδα και την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται, και να εντάξει νέα τεχνολογικά συστήματα.

Όλες οι δραστηριότητες του ΟΛΠ θα πρέπει να λειτουργούν ανταποδοτικά και με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με απαγόρευση σταυρωτών επιδοτήσεων. Όποιες δραστηριότητες δεν είναι ανταποδοτικές αλλά κρίνονται ότι πρέπει να διατηρηθούν, θα πρέπει να επιδοτούνται από την Πολιτεία και όχι από άλλες κερδοφόρες δραστηριότητες του ΟΛΠ.

Θα πρέπει ο ΟΛΠ να αναπτυχθεί ισόρροπα σε όλες τις κερδοφόρες (ή δυνητικά κερδοφόρες) δραστηριότητές του, έτσι ώστε να περιορισθούν οι κίνδυνοι εξάρτησης από μία μόνο δραστηριότητα ή από περιορισμένο κύκλο πελατών.

Θα πρέπει ο ΟΛΠ να καλλιεργήσει συστηματικά αρμονικές σχέσεις με τους περιβάλλοντες αυτούς Δήμους και γενικά με την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής



του Πειραιά. Η προσέγγιση θα πρέπει να είναι δράσης και όχι αντίδρασης που ήταν στο παρελθόν.

Θα πρέπει οι βασικές ευθύνες λειτουργίας του ΟΛΠ να κατανεμηθούν ιεραρχικά σε συγκεκριμένα πρόσωπα και όχι σε απρόσωπα όργανα (πχ σε επιτροπές) με αλληλοεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.

Θα πρέπει ο ΟΛΠ να επανδρωθεί από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, με συστηματική επιμόρφωση των ήδη υπηρετούντων και με πρόσληψη νέων στελεχών με εξειδικευμένες γνώσεις. Βασικά κενά γνώσεων και ξεπερασμένες νοοτροπίες θα πρέπει να εξαλειφθούν, και παράλληλα θα πρέπει να αποσυνδεθεί από τον ΑΣΕΠ, αλλά και από τη γραφειοκρατική νοοτροπία.

Γενικά, ο ΟΛΠ θα πρέπει να γίνει λιγότερο εσωστρεφής και να δει τον διευρυμένο και συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο που τον περιβάλλει με θετική προδιάθεση και αυτοπεποίθηση, και να κατανοήσουν τα στελέχη και οι υπάλληλοί του ότι η συνεργασία με τη COSCO, και η συμφωνία παραχώρησης μέρους των δραστηριοτήτων του ΣΕΜΠΟ είναι το θεμέλιο για την ευρύτερη συνεργασία Ελλάδας- Κίνας στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Κλείνοντας την πτυχιακή εργασία μας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέπον καθηγητή μας Διακομιχάλη Μ. και τους υπαλλήλους της ΟΛΠ Α.Ε για τη βοήθεια και τις πληροφορίες που μας παρείχαν.

## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### Ελληνόγλωσσες

- ✚ Βήμα, 1999. *Οι 10 Σημαντικότεροι Αριθμοδείκτες*. Βήμα on-line. Διαθέσιμο από: [http://tovima.dolnet.gr/print\\_article.php](http://tovima.dolnet.gr/print_article.php)
- ✚ Γεωργόπουλος, Χ., 2005. *Χρηματοοικονομική Διοίκηση Επιχειρήσεων*. Ελληνική Ακαδημία Διοίκησης Επιχειρήσεων
- ✚ Ευθύμογλου, Π., 1999, *Θέματα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης: Χρηματοοικονομική Επιχειρήσεων*, Τεύχος Α, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς
- ✚ Εφημερίδα Χρηματιστήριο (2009), Στη Βουλή το σχέδιο νόμου για τον ΟΛΠ, ανακτήθηκε από [http://www.kalimera.gr/xrhmatishtrio/\\_NEA/cat\\_news/PREVIEW\\_newS\\_xrhmatishtrio](http://www.kalimera.gr/xrhmatishtrio/_NEA/cat_news/PREVIEW_newS_xrhmatishtrio)
- ✚ Κάντζος, Κ. (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Interbooks
- ✚ Νιάρχος, Ν., 1997, *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*, Σταμούλης
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2003, Ετήσιο Δελτίο
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2004, Ετήσιο Δελτίο
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2005, Ετήσιο Δελτίο
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2006, Ετήσιο Δελτίο
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2007, Ετήσιο Δελτίο
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008, *Στρατηγική - Όραμα*, ανακτημένο [http://www.olp.gr/org\\_strategy\\_gr.html](http://www.olp.gr/org_strategy_gr.html)

- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008, Ιστορική Αναδρομή του Πειραιά ανακτημένο <http://www.olp.gr>
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2008, Λιμάνι Πειραιά ανακτημένο <http://www.olp.gr>
- ✚ Κουμανάκος Ανάλυση δομής Κεφαλαίων, [www.econ.uoi.gr/prosopikes\\_selides/koumanakos/logistiki2/](http://www.econ.uoi.gr/prosopikes_selides/koumanakos/logistiki2/)
- ✚ Καπανταϊντάκης, 2009, Αποθέματα και χρηματοοικονομικοί δείκτες on-line. Διαθέσιμο από: [www.mbasociety.gr/uploads/karantaidakis-4.doc](http://www.mbasociety.gr/uploads/karantaidakis-4.doc)
- ✚ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς , Κοινωνική Ευθύνη από [http://www.olp.gr/org\\_responsibility\\_gr.html](http://www.olp.gr/org_responsibility_gr.html)

### Ξενόγλωσσες

- ✚ Gibson, H., (1982). *CPA Journal*, στο Κάντζος, Κ. (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Interbooks
- ✚ Homepages, (2007). *Ευρετήριο*, On line available at: <http://homepages.pathfinder.gr/ageorg/Index00.htm>
- ✚ Media Shipping (2009), Η αιτιολογική έκθεση για τη σύμβαση ΟΛΠ – COSCO, ανακτήθηκε από <http://www.ships.gr/?q=node/2599>
- ✚ Walsh F. (1984). *Measuring Business Performance*, *The conference Board* New York, στο Κάντζος, Κ. (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Interbooks