



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΣΧΟΛΗ: Τ.Ε.Ι ΠΡΕΒΕΖΑΣ

**ΤΜΗΜΑ: ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΙΔΕΡΗΣ ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΙΧΑΗΛ ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΠΡΕΒΕΖΑ, ΜΑΙΟΣ, 2017

FINANCIAL ANALYSIS OF THE PORTS OF GREECE

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή
Τόπος, Ημερομηνία

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής

Όνομα Επίθετο,

τίτλος, βαθμίδα

2. Μέλος επιτροπής

Όνομα Επίθετο,

τίτλος, βαθμίδα

3. Μέλος επιτροπής

Όνομα Επίθετο,

τίτλος, βαθμίδα

Ο Προϊστάμενος του Τμήματος

Όνομα Επίθετο,

τίτλος, βαθμίδα

Υπογραφή

© ΣΙΔΕΡΗΣ, ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ 2017.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα πτυχιακή εργασία είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Επίθετο, Όνομα

ΣΙΔΕΡΗΣ, ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ

Υπογραφή

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ολοκληρώνοντας την παρούσα πτυχιακή εργασία θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Διακομιχάλη Μιχαήλ που μου έδωσε την δυνατότητα να ασχοληθώ με τον ενδιαφέρον κλάδο της ναυτιλίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κ. Γεώργιο Καστελλάνο, εκτελεστικό Διευθυντή της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ο οποίος μου παραχώρησε ένα μεγάλο αριθμό οικονομικών στοιχείων καθώς και μαρτυρικών αποτελεσμάτων για την οικονομική κατάσταση του κάθε λιμένα τα έτη 2011-2015 .Ταυτόχρονα με τη ριζική βοήθειά του αλλά και καθοδήγηση του μέχρι και το πέρας της συγγραφής της παρούσας πτυχιακής μου εργασίας αποτελούσε βασικό θεμελιώδη πυλώνα. Τέλος η επιλογή του ως εμού για συνεργάτη ήταν μεγάλη μου τιμή να τον βοηθήσω στη δημιουργία μίας βάσης δεδομένων, όσο αφορά τη μελέτη της Κρουαζιέρας ,συγκεκριμένα η καταγραφή στοιχείων και οι αποφάσεις που πάρθηκαν μέσω των σχετικών αποτελεσμάτων, έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της elime , www.elime.gr και στην www.greekcruise.gr.

Θερμές ευχαριστίες στην κυρία Λίνα Τζίβα, προϊσταμένη τμήματος εσόδων Κρουαζιέρας και Ακτοπλοΐας Ο.Λ.Π. Α.Ε. που κατά τη διάρκεια της πρακτικής μου άσκησης στον Ο.Λ.Π. στο τμήμα Εσόδων, Διεύθυνση εξυπηρέτησης επιβατών και εκμετάλλευσης χώρων, με την καθοδήγησή της καθώς και τις συμβουλές της έκανα τα πρώτα μου βήματα στο κόσμο της ναυτιλίας .Η εκπαίδευση και η καθημερινή πίεση της στο πρόσωπό μου με ωρίμασε πνευματικά και ναυτιλιακά ώστε να φέρω εις πέρας με θετικό αποτέλεσμα την αληθινό σκοπό της συγγραφής της εργασίας αυτής, τη μεγάλη σημασιολογία του ελληνικού λιμενικού συστήματος της χώρας μας.

Ευχαριστώ και τον κ. Μπάλλα Βασίλειο, υπεύθυνο υλικών του Ο.Λ.Π. Α.Ε. που με παρότρυνε να ασχοληθώ εις βάθος με τον ναυτιλιακό κλάδο.

Τέλος, ένα ευχαριστώ θα ήταν πολύ λίγο στους γονείς μου και ειδικότερα στη γιαγιά μου και στον παππού μου , που μου συμπαραστέκονται όλα τα χρόνια της πανεπιστημιακής μου εκπαίδευσης .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα είναι ένας σημαντικός παράγοντας στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθώς οι λιμένες αποτελούν κομβικά σημεία εξυπηρέτησης τόσο του εθνικού όσο και του διεθνούς εμπορίου. Η μελέτη συνεπώς της πορείας τους και των οικονομικών τους στοιχείων είναι ιδιαίτερα διαφωτιστική αυτής της συμβολής τους. Δεδομένης και της οικονομικής κρίσης που υπάρχει στην Ελλάδα κατά τη στιγμή της συγγραφής της εργασίας αυτής, γίνεται αντιληπτό το μεγάλο ενδιαφέρον που παρουσιάζει αυτή η ανάλυση.

Για να επιτευχθεί ο ουσιαστικός σκοπός της μελέτης αυτής, η εργασία χωρίστηκε σε τέσσερα κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο ερευνάται πώς είναι η υπάρχουσα κατάσταση στο ελληνικό λιμενικό σύστημα σήμερα και πώς διακρίνεται η δομή του. Μελετώνται το πώς αυτό εποπτεύεται και από ποιους διαχειρίζεται ενώ παρατίθενται και οι σημερινές ευρωπαϊκές εξελίξεις.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται συνοπτικά η κοινωνική, η οικονομική, η ιστορική και η περιβαλλοντική ανάλυση των δώδεκα λιμανιών της χώρας.

Στο τρίτο κεφάλαιο καταγράφεται η εξέλιξη των κυριότερων οικονομικών μεγεθών και γίνεται ανάλυση των σπουδαιότερων χρηματοοικονομικών δεικτών όλων των Οργανισμών Λιμένων.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο μέσω αληθινών και πιστοποιημένων αριθμών των δημοσιοποιημένων ισολογισμών πραγματοποιείται οικονομική σύγκριση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων μεταξύ όλων των Λιμένων.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ: ελληνικό λιμενικό σύστημα, οικονομικές καταστάσεις λιμένων, αριθμοδείκτες.

ABSTRACT

The Greek port system is an important factor in the social and economic development of the country, as ports are central points of service to both national and international trade. Their study, therefore, of their course and their financial data is particularly enlightening to their contribution. Given the economic crisis that exists in Greece at the time of writing this work, the great interest in this analysis is perceived.

To accomplish the objective purpose of this study , the work was divided into four chapters. The first chapter explores how the Greek port system is today and what it is structured. It examines how this is supervised and by whom it manages, as well as the current European developments.

The second chapter summarizes a social, economic, environmental and historical analysis for the twelve ports in the country.

The third chapter describes the evolution of the main economic aggregates and analyzes the most important financial indicators of all Port Organizations.

The fourth and final chapter through the real and valid numbers of the public economical results realize a total financial analysis among all the ports of our country .

.KEY- WORDS: Greek port system, port financial statements, numbers.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	vii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	i
ABSTRACT	ii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	iv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	xv
1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	1
1.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	1
1.2 ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	4
1.3 ΕΠΟΠΤΕΙΑ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	5
1.3.1 Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΡΑΛ).....	7
1.3.2 Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΔΑΛ).....	7
1.4 ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	8
2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	11
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ 12 ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	11
2.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.	11
2.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.....	15
2.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.....	17
2.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.	19
2.5 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.....	22
2.6 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.	24
2.7 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.....	27
2.8 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.	31

2.9	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.	33
2.10	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.	35
2.11	Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α.Ε.	38
2.12	Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΙΝΑΣ Α.Ε.	41
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	44
ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΡΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΩΝ		
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΩΝ 12 ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε.		
3.1	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε. 44	
3.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	48
3.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.	52
3.4	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.	55
3.5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.	59
3.6	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.	62
3.7	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.	65
3.8	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.	69
3.9	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.	72
3.10	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.	75
3.11	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α.Ε.	79
3.12	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΙΝΑΣ Α.Ε.	82
4	ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	86
4.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	86
4.2	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (Liquidity Ratios)	87
4.2.1	Αριθμοδείκτης Γενικής ή Έμμεσης Ρευστότητας	87
4.2.2	Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας (Quick Ratio).....	100
4.2.3	Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων	113

4.3	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	125
4.4	Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity Ratios)	129
4.4.1	Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων (Trade creditors to purchases ratio)	129
4.4.2	Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού.....	139
4.4.3	Αριθμοδείκτης Ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων	152
4.4.4	Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων.....	165
4.5	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	178
4.6	Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας	182
4.6.1	Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου	183
4.6.2	Αριθμοδείκτης Καθαρού κέρδους.....	196
4.6.3	Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	208
4.7	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	221
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	225
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	227
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄	229
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄	230

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1.1:	Εξελίξεις στο Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα	1
Πίνακας 2.1.1:	Διακίνηση λιμένα Αλεξανδρούπολης περιόδου 2011-2015	14
Πίνακας 2.2.1:	Διακίνηση λιμένα Βόλου περιόδου 2011-2015	16
Πίνακας 2.3.1:	Διακίνηση λιμένα Ελευσίνας περιόδου 2011-2015	18

Πίνακας 2.4.1: Διακίνηση λιμένα Ηγουμενίτσας περιόδου 2011-2015	21
Πίνακας 2.5.1: Διακίνηση λιμένα Ηρακλείου περιόδου 2011-2015	23
Πίνακας 2.6.1: Διακίνηση λιμένα Θεσσαλονίκης περιόδου 2011-2015	26
Πίνακας 2.7.1: Διακίνηση λιμένα Καβάλας περιόδου 2011-2015	29
Πίνακας 2.7.2: Διακίνηση λιμένα Κεραμωτής Καβάλας περιόδου 2011-2015	30
Πίνακας 2.8.1: Διακίνηση λιμένα Κέρκυρας περιόδου 2011-2015.....	32
Πίνακας 2.9.1: Διακίνηση λιμένα Λαυρίου περιόδου 2011-2015.....	34
Πίνακας 2.10.1: Διακίνηση λιμένα Πάτρας περιόδου 2011-2015.....	37
Πίνακας 2.11.1: Διακίνηση λιμένα Πειραιά περιόδου 2011-2015	40
Πίνακας 2.12.1: Διακίνηση λιμένα Ραφίνας περιόδου 2011-2015.....	42
Πίνακας 2.12.2: Διακίνηση λιμένα Αγ. Μαρίνας περιόδου 2011-2015	43
Πίνακας 3.1.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	44
Πίνακας 3.1.2: Κύκλος εργασιών Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	45
Πίνακας 3.1.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015	45
Πίνακας 3.1.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	46
Πίνακας 3.1.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015	46
Πίνακας 3.1.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε. 2011-2015	47
Πίνακας 3.1.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	47
Πίνακας 3.2.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015.....	48
Πίνακας 3.2.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Β. 2011-2015	49
Πίνακας 3.2.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015	49
Πίνακας 3.2.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015.....	50
Πίνακας 3.2.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015	50
Πίνακας 3.2.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015	51
Πίνακας 3.2.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015.....	51
Πίνακας 3.3.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	52
Πίνακας 3.3.2: Κύκλος εργασιών Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	53
Πίνακας 3.3.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015.....	53
Πίνακας 3.3.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	53
Πίνακας 3.3.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015.....	54

Πίνακας 3.3.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	54
Πίνακας 3.3.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	55
Πίνακας 3.4.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	55
Πίνακας 3.4.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	56
Πίνακας 3.4.3: Μικτά Κέρδη Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	57
Πίνακας 3.4.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015.....	57
Πίνακας 3.4.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	58
Πίνακας 3.4.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	58
Πίνακας 3.4.7: Επενδύσεις Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015.....	58
Πίνακας 3.5.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	59
Πίνακας 3.5.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	60
Πίνακας 3.5.3: Μικτά Κέρδη Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015	60
Πίνακας 3.5.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	60
Πίνακας 3.5.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015	61
Πίνακας 3.5.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	61
Πίνακας 3.5.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	61
Πίνακας 3.6.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	62
Πίνακας 3.6.2:Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	63
Πίνακας 3.6.3:Μικτά Κέρδη Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015	63
Πίνακας 3.6.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	64
Πίνακας 3.6.5:Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015	64
Πίνακας 3.6.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	65
Πίνακας 3.6.7:Επενδύσεις Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	65
Πίνακας 3.7.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	66
Πίνακας 3.7.2:Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	66
Πίνακας 3.7.3:Μικτά Κέρδη Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015	67
Πίνακας 3.7.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	67
Πίνακας 3.7.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015	68
Πίνακας 3.7.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	68
Πίνακας 3.7.7:Επενδύσεις Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	69
Πίνακας 3.8.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	69

Πίνακας 3.8.2:Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	70
Πίνακας 3.8.3:Μικτά κέρδη Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015.....	70
Πίνακας 3.8.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	70
Πίνακας 3.8.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015.....	71
Πίνακας 3.8.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	71
Πίνακας 3.8.7:Επενδύσεις Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	72
Πίνακας 3.9.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	72
Πίνακας 3.9.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	73
Πίνακας 3.9.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015	73
Πίνακας 3.9.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	74
Πίνακας 3.9.5:Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015	74
Πίνακας 3.9.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	75
Πίνακας 3.9.7:Επενδύσεις Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	75
Πίνακας 3.10.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	76
Πίνακας 3.10.2:Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	76
Πίνακας 3.10.3:Μικτά κέρδη Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015	77
Πίνακας 3.10.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	77
Πίνακας 3.10.5:Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015	77
Πίνακας 3.10.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	78
Πίνακας 3.10.7:Επενδύσεις Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	78
Πίνακας 3.11.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	79
Πίνακας 3.11.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	80
Πίνακας 3.11.3:Μικτά κέρδη Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015	80
Πίνακας 3.11.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	80
Πίνακας 3.11.5:Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015	81
Πίνακας 3.11.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	81
Πίνακας 3.11.7:Επενδύσεις Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	81
Πίνακας 3.12.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	82
Πίνακας 3.12.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	83
Πίνακας 3.12.3:Μικτά κέρδη Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015.....	83
Πίνακας 3.12.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015.....	84

Πίνακας 3.12.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	84
Πίνακας 3.12.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015.....	84
Πίνακας 3.12.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	85
Πίνακας 4.2.1: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.	88
Πίνακας 4.2.2: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.	89
Πίνακας 4.2.3: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.....	90
Πίνακας 4.2.4: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.....	91
Πίνακας 4.2.5: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.	92
Πίνακας 4.2.6: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	93
Πίνακας 4.2.7: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	94
Πίνακας 4.2.8: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.....	95
Πίνακας 4.2.9: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	96
Πίνακας 4.2.10: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	97
Πίνακας 4.2.11: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.	98
Πίνακας 4.2.12: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.	99
Πίνακας 4.2.13: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.	101
Πίνακας 4.2.14: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.....	102
Πίνακας 4.2.15: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	103
Πίνακας 4.2.16: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.....	104
Πίνακας 4.2.17: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.	105
Πίνακας 4.2.18: Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	106
Πίνακας 4.2.19: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	107
Πίνακας 4.2.20: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.....	108
Πίνακας 4.2.21: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	109
Πίνακας 4.2.22: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	110
Πίνακας 4.2.23: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.	111
Πίνακας 4.2.24: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.....	112
Πίνακας 4.2.25: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.	113
Πίνακας 4.2.26: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Β. Α.Ε.....	114
Πίνακας 4.2.27: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ε. Α.Ε.....	115
Πίνακας 4.2.28: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	116

Πίνακας 4.2.29: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Η. Α.Ε.	117
Πίνακας 4.2.30: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	118
Πίνακας 4.2.31: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	119
Πίνακας 4.2.32: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	120
Πίνακας 4.2.33: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	121
Πίνακας 4.2.34: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	122
Πίνακας 4.2.35: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Π. Α.Ε.	123
Πίνακας 4.2.36: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.	124
Πίνακας 4.3.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη Γενικής ή έμμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015	125
Πίνακας 4.3.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη Ειδικής ή άμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015	127
Πίνακας 4.3.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων όλων των λιμένων 2011-2015	128
Πίνακας 4.4.1: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Α.Ε.	130
Πίνακας 4.4.2: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	131
Πίνακας 4.4.3: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε.	132
Πίνακας 4.4.4: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	133
Πίνακας 4.4.5: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	134
Πίνακας 4.4.6: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	135
Πίνακας 4.4.7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	136
Πίνακας 4.4.8: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	137

Πίνακας 4.4.9: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε.....	138
Πίνακας 4.4.10: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Α. Α.Ε.....	140
Πίνακας 4.4.11: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Β. Α.Ε.	141
Πίνακας 4.4.12: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	142
Πίνακας 4.4.13:Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.....	143
Πίνακας 4.4.14: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Η. Α.Ε.	144
Πίνακας 4.4.15: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	145
Πίνακας 4.4.16: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	146
Πίνακας 4.4.17: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	147
Πίνακας 4.4.18: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	148
Πίνακας 4.4.19: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	149
Πίνακας 4.4.20: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.	150
Πίνακας 4.4.21: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.....	151
Πίνακας 4.4.22: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015.....	152
Πίνακας 4.4.23: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Β.Α.Ε. 2011-2015.....	153
Πίνακας 4.4.24: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ε.Α.Ε. 2011-2015.....	154
Πίνακας 4.4.25: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε. 2011-2015 ...	156
Πίνακας 4.4.26: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Η.Α.Ε. 2011-2015.....	157
Πίνακας 4.4.27: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Θ.Α.Ε. 2011-2015.....	158
Πίνακας 4.4.28: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Κ.Α.Ε. 2011-2015.....	159
Πίνακας 4.4.29: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΚΕ.Α.Ε. 2011-2015 ...	160
Πίνακας 4.4.30: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Λ.Α.Ε. 2011-2015.....	161
Πίνακας 4.4.31: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΠΑ.Α.Ε. 2011-2015...	162
Πίνακας 4.4.32: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Ε. 2011-2015.....	163
Πίνακας 4.4.33: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ρ.Α.Ε. 2011-2015.....	164
Πίνακας 4.4.34: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015	165
Πίνακας 4.4.35: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015	167

Πίνακας 4.4.36: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	168
Πίνακας 4.4.37: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	169
Πίνακας 4.4.38: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015	170
Πίνακας 4.4.39: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015	171
Πίνακας 4.4.40: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015	172
Πίνακας 4.4.41: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	172
Πίνακας 4.4.42: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015	173
Πίνακας 4.4.43: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015	174
Πίνακας 4.4.44: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015	175
Πίνακας 4.4.45: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	176
Πίνακας 4.5.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων όλων των λιμένων 2011-2015	178
Πίνακας 4.5.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας Ενεργητικού όλων των λιμένων 2011-2015.....	179
Πίνακας 4.5.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων όλων των λιμένων 2011-2015.....	180
Πίνακας 4.5.4: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015.....	181
Πίνακας 4.6.1: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	184
Πίνακας 4.6.2: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015	185
Πίνακας 4.6.3: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	186

Πίνακας 4.6.4: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015.....	187
Πίνακας 4.6.5: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	188
Πίνακας 4.6.6: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	189
Πίνακας 4.6.7: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	190
Πίνακας 4.6.8: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΚΕ. Α. Α.Ε. 2011-2015.....	191
Πίνακας 4.6.9: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	192
Πίνακας 4.6.10: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	193
Πίνακας 4.6.11: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	194
Πίνακας 4.6.12: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015.....	195
Πίνακας 4.6.13: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	196
Πίνακας 4.6.14: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015.....	197
Πίνακας 4.6.15: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015.....	198
Πίνακας 4.6.16: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015.....	199
Πίνακας 4.6.17: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	200
Πίνακας 4.6.18: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	201
Πίνακας 4.6.19: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	202
Πίνακας 4.6.20: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015.....	203
Πίνακας 4.6.21: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	204
Πίνακας 4.6.22: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	205
Πίνακας 4.6.23: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	206
Πίνακας 4.6.24: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015.....	207
Πίνακας 4.6.25: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015 ...	209
Πίνακας 4.6.26: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015 ...	210
Πίνακας 4.6.27: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015....	211
Πίνακας 4.6.28: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015 .	212
Πίνακας 4.6.29: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015 ...	213
Πίνακας 4.6.30: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015 ...	214
Πίνακας 4.6.31: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015 ...	215
Πίνακας 4.6.32: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015 .	216
Πίνακας 4.6.33: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015 ...	217
Πίνακας 4.6.34: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015	218

Πίνακας 4.6.35: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015 ...	219
Πίνακας 4.6.36: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015....	220
Πίνακας 4.7.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου όλων των λιμένων 2011-2015	221
Πίνακας 4.7.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους όλων των λιμένων 2011-2015	222
Πίνακας 4.7.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015.....	224

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 4.2.1: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.	89
Διάγραμμα 4.2.2: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.	90
Διάγραμμα 4.2.3: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	91
Διάγραμμα 4.2.4: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	92
Διάγραμμα 4.2.5: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.	93
Διάγραμμα 4.2.6: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	94
Διάγραμμα 4.2.7: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	95
Διάγραμμα 4.2.8: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	96
Διάγραμμα 4.2.9: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	97
Διάγραμμα 4.2.10: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	98
Διάγραμμα 4.2.11: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.	99
Διάγραμμα 4.2.12: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.	100
Διάγραμμα 4.2.13: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.	101
Διάγραμμα 4.2.14: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.	102
Διάγραμμα 4.2.15: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	103
Διάγραμμα 4.2.16: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	104

Διάγραμμα 4.2.17: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.....	105
Διάγραμμα 4.2.18: Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	106
Διάγραμμα 4.2.19: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.....	107
Διάγραμμα 4.2.20: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	108
Διάγραμμα 4.2.21: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.....	109
Διάγραμμα 4.2.22: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.....	110
Διάγραμμα 4.2.23: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.....	111
Διάγραμμα 4.2.24: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.	112
Διάγραμμα 4.2.25: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.	113
Διάγραμμα 4.2.26: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Β. Α.Ε.	114
Διάγραμμα 4.2.27: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	115
Διάγραμμα 4.2.28: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.....	116
Διάγραμμα 4.2.29: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Η. Α.Ε.	117
Διάγραμμα 4.2.30: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	118
Διάγραμμα 4.2.31: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	119
Διάγραμμα 4.2.32: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.....	120
Διάγραμμα 4.2.33: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	121
Διάγραμμα 4.2.34: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	122
Διάγραμμα 4.2.35: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Π. Α.Ε.	123
Διάγραμμα 4.2.36: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.....	124
Διάγραμμα 4.3.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη Γενικής ή έμμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015.....	126
Διάγραμμα 4.3.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη Ειδικής ή άμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015.....	127

Διάγραμμα 4.3.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων όλων των λιμένων 2011-2015.....	128
Διάγραμμα 4.4.1: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Α.Ε.	131
Διάγραμμα 4.4.2: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.....	132
Διάγραμμα 4.4.3: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε.	132
Διάγραμμα 4.4.4: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	133
Διάγραμμα 4.4.5: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	134
Διάγραμμα 4.4.6: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.....	135
Διάγραμμα 4.4.7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	136
Διάγραμμα 4.4.8: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	137
Διάγραμμα 4.4.9: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε.	138
Διάγραμμα 4.4.10: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Α. Α.Ε.	140
Διάγραμμα 4.4.11: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Β. Α.Ε.....	141
Διάγραμμα 4.4.12: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	142
Διάγραμμα 4.4.13: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	143
Διάγραμμα 4.4.14: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Η. Α.Ε.	144
Διάγραμμα 4.4.15: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	145
Διάγραμμα 4.4.16: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	146

Διάγραμμα 4.4.17: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	147
Διάγραμμα 4.4.18: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Λ. Α.Ε.	148
Διάγραμμα 4.4.19: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	149
Διάγραμμα 4.4.20: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.	150
Διάγραμμα 4.4.21: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.	151
Διάγραμμα 4.4.22: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015	153
Διάγραμμα 4.4.23: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Β.Α.Ε. 2011-2015.	154
Διάγραμμα 4.4.24: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ε.Α.Ε. 2011-2015.	155
Διάγραμμα 4.4.25: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε. 2011-2015	156
Διάγραμμα 4.4.26: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Η.Α.Ε. 2011-2015	157
Διάγραμμα 4.4.27: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Θ.Α.Ε. 2011-2015	158
Διάγραμμα 4.4.28: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Κ.Α.Ε. 2011-2015	159
Διάγραμμα 4.4.29: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΚΕ.Α.Ε. 2011-2015	160
Διάγραμμα 4.4.30: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Λ.Α.Ε. 2011-2015	161
Διάγραμμα 4.4.31: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΠΑ.Α.Ε. 2011-2015	162
Διάγραμμα 4.4.32: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Ε. 2011-2015	163
Διάγραμμα 4.4.33: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ρ.Α.Ε. 2011-2015.	164
Διάγραμμα 4.4.34: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011- 2015	166
Διάγραμμα 4.4.35: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011- 2015	167
Διάγραμμα 4.4.36: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011- 2015	168

Διάγραμμα 4.4.37: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015.....	169
Διάγραμμα 4.4.38: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α. Α.Ε. 2011-2015.....	170
Διάγραμμα 4.4.39: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015	171
Διάγραμμα 4.4.40: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015	172
Διάγραμμα 4.4.41: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015.....	173
Διάγραμμα 4.4.42: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015	174
Διάγραμμα 4.4.43: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	175
Διάγραμμα 4.4.44: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015	176
Διάγραμμα 4.4.45: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	177
Διάγραμμα 4.5.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας Ενεργητικού όλων των λιμένων 2011-2015.....	179
Διάγραμμα 4.5.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων όλων των λιμένων 2011-2015.....	181
Διάγραμμα 4.5.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015.....	182
Διάγραμμα 4.6.1:Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	184
Διάγραμμα 4.6.2: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015.....	185
Διάγραμμα 4.6.3: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	186

Διάγραμμα 4.6.4: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	187
Διάγραμμα 4.6.5: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	188
Διάγραμμα 4.6.6: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	189
Διάγραμμα 4.6.7: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	190
Διάγραμμα 4.6.8: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	191
Διάγραμμα 4.6.9: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	192
Διάγραμμα 4.6.10: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	193
Διάγραμμα 4.6.11: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	194
Διάγραμμα 4.6.12: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	195
Διάγραμμα 4.6.13: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015.....	197
Διάγραμμα 4.6.14: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015	198
Διάγραμμα 4.6.15: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	199
Διάγραμμα 4.6.16: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	200
Διάγραμμα 4.6.17: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015.....	201
Διάγραμμα 4.6.18: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015.....	202
Διάγραμμα 4.6.19: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015.....	203
Διάγραμμα 4.6.20: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	204
Διάγραμμα 4.6.21: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015.....	205
Διάγραμμα 4.6.22: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015.....	206
Διάγραμμα 4.6.23: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015.....	207
Διάγραμμα 4.6.24: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	208
Διάγραμμα 4.6.25: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015	209
Διάγραμμα 4.6.26: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015	210

Διάγραμμα 4.6.27: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015	211
.....	
Διάγραμμα 4.6.28: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015	212
.....	
Διάγραμμα 4.6.29: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015	213
.....	
Διάγραμμα 4.6.30: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015	214
.....	
Διάγραμμα 4.6.31: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015	215
.....	
Διάγραμμα 4.6.32: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015	216
.....	
Διάγραμμα 4.6.33: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015	217
.....	
Διάγραμμα 4.6.34: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015	218
.....	
Διάγραμμα 4.6.35: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015	219
.....	
Διάγραμμα 4.6.36: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015	220
Διάγραμμα 4.7.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου όλων των λιμένων 2011-2015	222
Διάγραμμα 4.7.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους όλων των λιμένων 2011-2015..	223
Διάγραμμα 4.7.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015	224
.....	

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το 1999 ήταν μια σημαντική χρονιά για τα λιμάνια της χώρας καθώς τότε ήταν που απέκτησαν τα χαρακτηριστικά της οργάνωσής τους όπως τα συναντούμε σήμερα. Τη χρονιά αυτή μετατράπηκαν οι Οργανισμοί Λιμένων σε Ανώνυμες εταιρίες και τον επόμενο χρόνο δύο λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Το 2009 υπήρξε η πρώτη διαδοχή τερματικού σταθμού λιμένος από ιδιώτη πάροχο λιμενικών υπηρεσιών.

Πίνακας 1.1.1: Εξελίξεις στο Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

1999	Μετατροπή ΟΛΠ σε Α.Ε. (Νόμος 2688/1999)
	Μετατροπή ΟΛΘ σε Α.Ε. (Νόμος 2688/1999)
2001	Σύσταση 10 Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (Νόμος 2932/2001)
	Εισαγωγή ΟΛΘ Α.Ε. στο Χ.Α. (διάθεση 25,73% μετοχών με τιμή 6,74)
	Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Νόμος 2932/2001)
2003	Εισαγωγή ΟΠΛ Α.Ε. στο Χ.Α. (διάθεση 25,86% μετοχών με τιμή 8,8€)
2008	Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σ.ΕΜΠΟ ΟΛΘ Α.Ε
	Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Προβλήτα II και δικαιώματος κατασκευής
	Σ.ΕΜΠΟ Προβλήτα III ΟΛΠ Α.Ε.
2009	Έναρξη Λειτουργίας ΣΕΜΠΟ Προβλήτα II από ΣΕΠ Α.Ε.
2011	Λειτουργία ΣΕΜΠΟ Προβλήτα I ΟΛΠ Α.Ε.
2012	Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. - ΣΕΠ Α.Ε.
2013	Μεταφορά μετοχών Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. σε ΤΑΙΠΕΔ

	Σύσταση Οργανισμού Λιμένων Ν. Ευβοίας Α.Ε.
	Δυνατότητα ενσωμάτωσης Λιμενικών Ταμείων σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Ν. 4150/13)
2014	Σύσταση ΡΑΛ
	Δεύτερος Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. - ΣΕΠ Α.Ε.
2016	Συμφωνία πώλησης 67% μετοχών ΟΛΠ στην China Cosco Shipping Corporation Ltd
	Μετατροπή ΡΑΛ σε Ανεξάρτητη Αρχή
	Σύσταση ΔΑΛ

ΠΗΓΗ: www.elime.gr

Σήμερα το ελληνικό λιμενικό σύστημα αντιμετωπίζει μεγάλες και κομβικές αλλαγές όπως (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016):

1. την ολοκλήρωση της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. στην China COSCO Shipping Corporation Ltd.
2. την μεταβίβαση των μετοχών των άλλων Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

Τα νέα δεδομένα για τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας τους υπόκεινται στην αρμοδιότητα της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ) η οποία θεσμοθετήθηκε με πρόσφατο νόμο ενώ παράλληλα επαναπροσδιορίστηκε ο ρόλος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ). Οι εξελίξεις που πραγματοποιήθηκαν κυρίως από το 2013 και μετά μετασηματίζουν προοδευτικά τη λιμενικά αγορά.

Ο νόμος αυτός είναι ο 4150/2013 περί «Ανασυγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» που στόχο είχε την αναδιάρθρωση της νομοθεσίας σχετικά με την οργάνωση και λειτουργία του εθνικού λιμενικού συστήματος. Οι καινοτομίες που εισήγαγε ήταν:

1. η δυνατότητα να διαμορφώνονται πλέον λιμενικά δίκτυα
2. η σύσταση της ΡΑΛ
3. η σύσταση του Οργανισμού Λιμένων Ν. Ευβοίας Α.Ε.

Με τον ίδιο νόμο υπήρχε πρόβλεψη για τη δημιουργία τεσσάρων κεντρικών λιμενικών δικτύων που είναι (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016):

1. το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο που αποτελείται από τους Οργανισμούς Λιμένων:
 - i. Πειραιά
 - ii. Λαυρίου
 - iii. Ελευσίνας και
 - iv. Ραφίνας
2. το Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδος που αποτελείται από τους Οργανισμούς Λιμένων:
 - i. Θεσσαλονίκης,
 - ii. Καβάλας,
 - iii. Αλεξανδρούπολης και
 - iv. Βόλου
3. Το Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδος που αποτελείται από τους Οργανισμούς Λιμένων:
 - i. Πάτρας,
 - ii. Ηγουμενίτσας και
 - iii. Κέρκυρας
4. Τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, ο οποίος θα συνέχιζε την αυτόνομη πορεία του με ενδεχόμενες απορροφήσεις λιμενικών ταμείων.

Παρά τα γεγονόσ ότι ο Νόμος προέβλεπε:

1. Την προσχώρηση των Δημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων σε ένα από τα παραπάνω λιμενικά δίκτυα.
2. Ή στην μεταξύ τους προσχώρηση με συγχωνεύσεις ώστε να δημιουργηθούν νέες Ανώνυμες Εταιρίες Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων.
3. Τον τρόπο με τον οποίο θα διαμορφωνόταν τα νέα λιμενικά δίκτυα,

δεν έχει γίνει μέχρι την ώρα συγγραφής της παρούσας πτυχιακής καμία ενέργεια προς αυτό το σκοπό. Επιπρόσθετα υπάρχει πλέον και μια ακόμα δυσχέρεια δεδομένου των εξελίξεων στην πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε.

Συγκεντρωτικά, μία συνοπτική κατάσταση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος είναι η εξής (www.naftikachronika.gr):

1. Η Ελλάδα διαθέτει σημαντικό αριθμό λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

2. Υπάρχουν πολλαπλές μορφές των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων.
3. Ύπαρξη διαφορετικών κατηγοριών λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων που λειτουργούν ανά την επικράτεια.
4. Καταγράφονται πολλαπλές και διαφορετικές μορφές απασχόλησης σε αυτούς τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και
5. εξελίσσονται συνεχείς νομοθετικές παρεμβάσεις, οι οποίες μετά την εφαρμογή της διοικητικής μεταρρύθμισης της χώρας «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», το 2010, πυκνώνουν και λαμβάνουν τοπικό χαρακτήρα.

1.2 ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το εθνικό λιμενικό σύστημα διαθέτει περισσότερους από 300 λιμένες και ακόμα δεν είναι καταγεγραμμένο το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων. Επειδή η χώρα μας βρίσκεται την παρούσα στιγμή συγγραφής της πτυχιακής εργασίας υπό την εποπτεία των Θεσμών και του Δ.Ν.Τ. δεν υπάρχει ένα Εθνικό Λιμενικό Σχέδιο που θα παρείχε υψηλής ποιότητας λιμενικές υπηρεσίες και θα είχε ανταγωνιστικά τερματικά. Ένα τέτοιο σχέδιο κρίνεται απαραίτητο καθώς θα προωθούσε την διαλειτουργικότητα στα δίκτυα μεταφορών και θα αξιοποιούσε στο έπαρκον τις ήδη υπάρχουσες λιμενικές υποδομές αλλά και τους πόρους της Ελλάδας. Με ένα τέτοιο σχέδιο η χώρα θα στόχευε (www.naftikachronika.gr):

1. στο να εντάξει τα λιμάνια της στο συνολικό δίκτυο μεταφορών.
2. Να συμβαδίσει τόσο με τις αρχές όσο και με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.
3. Στη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας.
4. Στην ανάπτυξη και την απασχόληση τόσο σε περιφερειακό όσο και σε τοπικό επίπεδο.

Σήμερα το εθνικό λιμενικό σύστημα έχει (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016):

1. 13 λιμένες διεθνούς και εθνικής σημασίας με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας.
2. 13 Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (Κ.Λ.Τ.) που αφορούν λιμένες διεθνούς, εθνικής μείζονος ή τοπικής σημασίας και που εποπτεύονται από του Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.
3. 69 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (Δ.Λ.Τ.) που αφορούν λιμένες διεθνούς, εθνικής μείζονος ή τοπικής σημασίας εκ των οποίων τα 37 δημιουργήθηκαν από μεταφορά αρμοδιοτήτων Λ.Τ. με Προεδρικό Διάταγμα ενώ τα 32 είναι νεοϊδρυθέντα.
4. 2 Λιμενικά Γραφεία.
5. 59 χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες/μαρίνες.
6. 84 καταφύγια και αγκυροβόλια.
7. 11 λιμενικές ξενοδοχειακές μονάδες.
8. 13 Ανώνυμες Εταιρίες.

Ωστόσο μελέτη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων κατέγραψε 889 υφιστάμενα λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις ενώ η τράπεζα δεδομένων του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων τονίζει ότι είναι πάνω από 1.114 περίπου (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016).

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις εκτείνονται και αναπτύσσονται σε (www.naftikachronika.gr):

1. 198 παράκτιους Δήμους
2. 40 παραλιακούς Νομούς
3. 12 παράκτιες αιρετές Περιφέρειες.

1.3 ΕΠΟΠΤΕΙΑ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η κεντρική ευθύνη εποπτείας όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων ανήκει (www.naftikachronika.gr):

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΝΠ)
2. Το Υπουργείο Εσωτερικών
3. Το Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.

Η διαχείριση και εκμετάλλευσή τους γίνεται από:

1. Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ)
2. Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων
3. Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων (Ε.Τ.Λ.)
4. Οργανισμούς Λιμένα Α.Ε.
5. Λιμενικά Ταμεία
6. Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία
7. Λιμενικά Γραφεία τα οποία εποπτεύονται από τα Υπουργεία Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και από το Υπουργείο Εσωτερικών
8. Φορείς Διαχείρισης Τουριστικών Λιμένων, Καταφυγίων και Αγρυροβολίων Τουριστικών Σκαφών που εποπτεύονται από το Υπουργείο Τουρισμού.
9. Τη νεοσύστατη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)

Εκτός αυτών φορείς διαχείρισης αποτελούν (www.naftikachronika.gr):

1. Οι Κοινότητες
2. Οι Δήμοι
3. Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις
4. Λοιποί νυν και πρώην φορείς της Αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού.
5. Ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης στους οποίους έχουν παραχωρηθεί η χρήση για βιομηχανικούς και βιοτεχνικούς σκοπούς αλλά οι λιμένες αυτοί δεν εξυπηρετούν άλλη χρήση όπως τουριστική, επιβατική, εμπορική ή αλιευτική.

Βέβαια υπάρχουν και λιμένες οι οποίοι δεν υπόκεινται σε κανέναν φορέα διαχείρισης λιμένων στην Ελλάδα και αυτό συμβαίνει από το 1923 μέχρι και σήμερα. Αυτοί οι λιμένες χαρακτηρίζονται ως «ορφανές λιμενικές εγκαταστάσεις» και τέτοιοι είναι ο λιμένας Σταυρού Θεσσαλονίκης, τα λιμάνια του Νομού Μαγνησίας κ.ά.

1.3.1 Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΡΑΛ)

Με το Νόμο 4150/2013 συστάθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) το 2014 που είναι αυτοτελή δημόσια υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια η οποία υπαγόταν μέχρι και την 1^η Ιουλίου του 2016 στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου όπου μετά έγινε Ανεξάρτητη Αρχή. Κύριο έργο της είναι (www.raports.gr):

1. Η εποπτεία των λιμένων όσο αφορά την τήρηση της νομοθεσίας
2. Η παρακολούθηση της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών
3. Ο έλεγχος της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών.
4. Η εισήγηση μέτρων για την τήρηση των αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού
5. Η εποπτεία της διαδικασίας χορήγησης αδειών σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα.
6. Ο καθορισμός πλαισίου των λιμενικών τελών υπέρ Δημοσίου,
7. Ο εντοπισμός παραβάσεων του εθνικού και κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού,
8. Η εξέταση των παραβάσεων,
9. Η τήρηση των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων
10. Η γενικότερη λειτουργία της λιμενικής αγοράς.

Η χρηματοδότηση της ΡΑΛ προέρχεται από την επιβολή τέλους 0,2% στα ετήσια έσοδα των Λιμενικών Ταμείων και 0,3% στα ετήσια έσοδα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., ενώ μπορεί να επιχορηγείται και από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% του ετήσιου προϋπολογισμού της (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016).

1.3.2 Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΔΑΛ)

Με το Νόμο 4150/2013 δρομολογήθηκε η ίδρυση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ) η οποία θα είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι αρμοδιότητές της θα είναι οι εξής (www.dikaiologitika.gr):

1. συμβολή στην τοπική, περιφερειακή και εγχώρια οικονομική, κοινωνική και κοινοτική.
2. Συμβολή στην ευημερία, σε αντιστοιχία με την κομβική και μακροοικονομική σημασία των λιμένων
3. Προστασία του περιβάλλοντος εντός των λιμένων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία
4. Αδιάλειπτη διαθεσιμότητα και παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων σε πλοία, επιβάτες και φορτία, σύμφωνα με την αρχή της απαγόρευσης διάκρισης, με την επιφύλαξη του κατ' εξαίρεση επιτρεπτού τέτοιας διάκρισης, στο μέτρο που προβλέπεται ειδικά από τη Σύμβαση Παραχώρησης και σύμφωνα με την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία.
5. Αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων στους χρήστες και το κοινό υπηρεσιών εντός των Λιμένων, σε συνεργασία με τη ΡΑΛ και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ).
6. Συνεργασία όλων των αρμοδίων φορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας για την κατοχύρωση και τον έλεγχο εφαρμογής των εργασιακών δικαιωμάτων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών στη λιμενική ζώνη.

1.4 ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Το 2000 ήταν καθοριστική χρονιά για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια καθώς τότε μόλις τα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα αντιλήφθηκαν το πόσο μεγάλη σημασία έχουν αυτά στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο μόλις το 2014-2015 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε μερικές πλην καθοριστικές πρωτοβουλίες, οι οποίες είναι οι εξής (Βαγγέλας & Πάλλης, 2016):

1. **μερική απελευθέρωση της αγοράς παροχής λιμενικών υπηρεσιών:** το 2013 δημοσιεύτηκε ο κανονισμός για τη διαμόρφωση ενός πλαισίου πρόσβασης στην αγορά παροχής οχτώ λιμενικών υπηρεσιών που είναι:
 - i. πετρέλευση

- ii. διαχείριση φορτίων
- iii. πρόσδεση
- iv. υπηρεσίες προς επιβάτες
- v. παραλαβή αποβλήτων πλοίων
- vi. πλοήγηση
- vii. βυθοκόρηση και
- viii. ρυμούλκηση

Με τον κανονισμό αυτό θέτονται οι προϋποθέσεις, οι ειδικές ρυθμίσεις για τις φορτώσεις/εκφορτώσεις και τις υπηρεσίες προς τους επιβάτες αλλά καθορίζονται με σαφήνεια οι όροι όσο αφορά:

- i. τους παρόχους
- ii. τις απαιτήσεις εισόδου στην αγορά κ.λπ.

Επιπλέον τονίζεται και ο τρόπος χρηματοδότησης των λιμένων, οι χρεώσεις των λιμενικών υπηρεσιών ενώ συμπεριλαμβάνονται προτάσεις για τον τρόπο οργάνωσης των εθνικών ρυθμιστικών αρχών λιμένων.

2. Κοινωνικός διάλογος στη λιμενική βιομηχανία: σε αυτόν συμμετέχουν:

- i. Τα συλλογικά όργανα έκφρασης των λιμενικών αρχών (European Sea Ports Organisation –ESPO),
- ii. Οι ιδιώτες διαχειριστές λιμενικών σταθμών (Federation of Private Port Operators -FEPORT) και
- iii. οι συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης των εργαζομένων στη λιμενική βιομηχανία (European Transport workers Federation – ETF και International Dockworkers Council - IDC).

Στόχος του διαλόγου αυτού είναι:

- i. η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας
- ii. η δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας.

Τα ζητήματα που απασχολούν τον διάλογο αυτό είναι:

- i. υγιεινή και ασφάλεια στην εργασία
- ii. εκπαίδευση και πιστοποίηση των εργαζομένων στους λιμένες
- iii. απασχόληση των γυναικών στη λιμενική βιομηχανία.

3. **Δημιουργία εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού πλοίων με εναλλακτικές πηγές ενέργειας:** Τον Απρίλιο του 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε την τελική έγκριση στους νέους κανόνες που θα διασφαλίσουν την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα και πηγές ενέργειας σε όλη την επικράτεια της Ε.Ε.. Ο Κανονισμός έχει ως στόχο να εξαλείψει το έλλειμμα υποδομών που υπάρχει στους Ευρωπαϊκούς λιμένες αναφορικά με τη δυνατότητα παροχής εναλλακτικών πηγών ενέργειας στα πλοία, όπως ο ανεφοδιασμός τους σε LNG (υγροποιημένο φυσικό αέριο), αλλά και η δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία (cold ironing).

Ο Κανονισμός θέτει ως προτεραιότητα την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία, καθώς και την παρουσία σταθμών ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμο LNG στα λιμάνια που ανήκουν στο κύριο δίκτυο λιμένων (TEN-T Core Network) μέχρι το 2025.

4. Ανάδειξη θαλάσσιου τουρισμού και κρουαζιέρας:

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ 12 ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

2.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.

Το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης βρίσκεται σε κομβικό σημείο καθώς αποτελεί την πύλη της Βόρειας Ελλάδας προς τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων και είναι το μοναδικό μεγάλο λιμάνι της Θράκης. Η θέση του είναι στρατηγική καθώς αποτελεί κόμβο του Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ, αλλά και της Εγνατία οδού. Επίσης, αποτελεί το κύριο σημείο επικοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα για τη Σαμοθράκη και δευτερεύον σημείο επικοινωνίας για τα νησιά του Βορείου Αιγαίου. Διαθέτει μεγάλη καινούργια προβλήτα Ε/Κ με άριστης ποιότητας δάπεδα, υποδοχές για τοποθέτηση εξοπλισμού και δικτύων και ικανά βάθη για την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων μεταφοράς Ε/Κ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στο σύνολό του. Έτσι κυρίως εξυπηρετεί ακτοπλοϊκή κίνηση ενώ διακινούνται χύδην ξηρά κυρίως σιτηρά και γενικά φορτία.

Με τις διατάξεις του Ν. 2932/01 το Λιμενικό Ταμείο Αλεξανδρούπολης (Ν.Π.Δ.Δ.) μετατράπηκε σε Α.Ε. με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Ανώνυμη Εταιρεία», με διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Α. Α.Ε.» και έδρα της Α.Ε. το Δήμο Αλεξανδρούπολης. Τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Σκοπός της Εταιρείας είναι (www.ola-sa.gr):

1. η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας της που είναι:
 - i. ο λιμένας Αλεξανδρούπολης
 - ii. το αλιευτικό καταφύγιο Μάκρης
 - iii. το λιμάνι Καμαριώτισσας Σαμοθράκης
 - iv. το αλιευτικό καταφύγιο Θέρμων Σαμοθράκης
2. Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.

3. Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, και φορτίων.
4. Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
5. Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
6. Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
7. Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.
8. Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
9. Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους τοπικούς φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.
10. Η εποικοδομητική συνεργασία και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.
11. Η ανάληψη καθηκόντων «Γενικού Διαχειριστή» των χώρων της Ζώνης Λιμένα στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

Η ιστορία του είναι πολύ παλαιά καθώς απέκτησε τη σημαντικότητά του το 1871, όταν ο σιδηρόδρομος που δημιουργήθηκε το μετέτρεψε σε πόλο έλξης εμπορών από όλα τα σημεία της οθωμανικής επικράτειας. 9 χρόνια μετά κατασκευάστηκε ο φάρος ο οποίος κάλυψε τις αυξημένες ανάγκες της ναυτιλιακής κίνησης που είχε ο σιδηρόδρομος. Αρχικώς το λιμάνι διέθετε μικρή λιμενολεκάνη επιφάνειας 9.200μ. Ο προσήνεμος ΝΔ μώλος ήταν ανεπτυγμένος σε καμπύλη μήκους 210 μ. και ο υπήνεμος ΝΑ είχε μήκος 30μ., με άνοιγμα 30μ. περίπου για την είσοδο - έξοδο πλοίων. Όμως την περίοδο 1934-1935 κατασκευάστηκε, μετά από πραγματοποιούμενη μελέτη του

1931, το πρώτο τμήμα του προσήνεμου μώλου μήκους 85μ, το οποίο επεκτείνεται κατά 345μ την περίοδο 1938-1940 (www.ola-sa.gr).

Για να πάρει την τελική του μορφή χρειάστηκαν αρκετά χρόνια. Αρχικώς το 1950-1951 κατασκευάζεται επέκταση του προσήνεμου μώλου κατά 315μ (φτάνοντας συνολικά, από την αφετηρία του, τα 835μ.) και την περίοδο 1951-1952 το ύφαλο τμήμα του υπήνεμου μώλου, μήκους 525μ. Το 1953 ολοκληρώθηκαν πλήρως οι εργασίες στον προσήνεμο και υπήνεμο μώλο, με κατασκευή των απαραίτητων έργων ανωδομής και προφυλακτήριων τοίχων σε όλο τους το μήκος. Αργότερα το 1964-1971 κατασκευάζονται διαδοχικά τα κρηπιδώματα της βόρειας - παραλιακής ζώνης του λιμένα, μεταξύ των οποίων το κρηπίδωμα μπροστά από το Χημείο, η κεντρική προβλήτα λιμένος και το κρηπίδωμα της Ιχθυόσκαλας. Στη συνέχεια ο προσήνεμος μώλος επεκτείνεται κατά 108μ και την περίοδο 1977-1980 κατά 97,50μ (www.ola-sa.gr).

Με πιστώσεις του Β΄ ΚΠΣ την περίοδο 1994-2001 κατασκευάζονται τα μεγάλα έργα της Α΄, Β΄ και Γ΄ φάσης νέου λιμένα Αλεξανδρούπολης, με τα οποία μεταξύ άλλων επεκτείνεται ο προσήνεμος μώλος κατά 1200μ περίπου, κατασκευάζεται νέος υπήνεμος μώλος μήκους 700μ περίπου, κατασκευάζεται νέα, σύγχρονη προβλήτα για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων επιφάνειας 130 στρεμμάτων και δημιουργείται δεύτερη λιμενολεκάνη επιφάνειας 1100 στρεμμάτων (www.ola-sa.gr).

Με το Γ΄ ΚΠΣ υπήρξαν διάφορες μελέτες ενώ εξασφαλίστηκαν οι απαιτούμενες πιστώσεις για την Α΄ φάση εκβάθυνσης της νέας λιμενολεκάνης και του διαύλου ναυσιπλοΐας (στα -12,00μ και -12,50μ αντίστοιχα), έργο που ξεκίνησε τελικά στα τέλη του 2007.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα Αλεξανδρούπολης αποτυπώνεται στον πίνακα 2.1.1. Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων της ακτοπλοΐας έχει πτωτική πορεία από το 2011 έως και το 2015. Πιο συγκεκριμένα από 789 διακινούμενα πλοία το 2011 έφτασαν τα 733 το 2015, σημειώνοντας πτώση κατά 56 ακτοπλοϊκά πλοία. Αυτό βέβαια μπορεί να δικαιολογηθεί καθώς η χώρα διανύει βαθιά οικονομική κρίση από το 2008 έως και σήμερα.

Ωστόσο δεν παρατηρείται η ίδια πορεία και στην διακίνηση των επιβατών καθώς στην ακτοπλοΐα από 149.673 επιβάτες που διακινήθηκαν το 2011 έπεσαν τον επόμενο χρόνο κατά 16.636 ενώ το 2013 αυξήθηκαν κατά 2.832 σε σχέση με το 2012. Άνοδο σημειώνεται και το 2014

όπου οι επιβάτες αυξήθηκαν κατά 5.623 άτομα. Ωστόσο το 2015 μειώθηκαν πάλι κατά 2821 άτομα φτάνοντας τους 138.669 διακινηθέντες. Η μείωση από το 2011 έως και το 2015 είναι κατά 11.004 άτομα.

Την ίδια πορεία με την διακίνηση των επιβατών στην ακτοπλοΐα παρατηρούμε και στη διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. Αύξηση παρατηρείται το 2013 σε σχέση με το 2012 ενώ τα έτη 2012, 2014 και 2015 η διακίνηση ήταν πτωτική. Συγκεντρωτικά η διαφορά του 2015 σε σχέση με το 2001 ήταν μείον 2.040 διακινούμενα επιβατηγά Ι.Χ.

Η διακίνηση των φορτηγών σημειώνει πτώση το 2012 σε σχέση με το 2011 κατά 225 οχήματα ενώ το 2013 υπήρξε οριακή αύξηση κατά 21 οχήματα. Ωστόσο ο μεγαλύτερος αριθμός διακινούμενων φορτηγών επισημαίνεται το 2014 (4956) σημειώνοντας αύξηση κατά 294 φορτηγά σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Τέλος, το 2015 διακινήθηκαν 4.681 φορτηγά σημειώνοντας μείωση κατά 275 οχήματα. Η μείωση του 2015 σε σχέση με το 2011 ήταν κατά 185 διακινούμενα φορτηγά.

Τα διακινούμενα δίκυκλα εμφανίζουν μια μικρή αύξηση το 2015 σε σχέση με το 2011 της τάξεως των 42 δίκυκλων. Ωστόσο, η μεγαλύτερη διακίνηση εμφανίζεται κατά το 2013 με 4.230 δίκυκλα.

Πίνακας 2.1.1: Διακίνηση λιμένα Αλεξανδρούπολης περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	789	761	748	739	733
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	1	0	1	0	1
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	149.673	133.037	135.869	141.490	138.669
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	242	0	474	0	278
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	18.534	15.534	17.419	16.593	16.494
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ					155
ΦΟΡΤΗΓΑ	4.866	4.641	4.662	4.956	4.681
ΔΙΚΥΚΛΑ	4.009	3.960	4.230	4.124	4.051

ΠΗΓΗ: https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Alexandroupoli__.pdf

Οι επιβάτες που διακινήθηκαν με κρουαζιέρα αυξήθηκαν κατά το 2013 από 242 άτομα στα 474 σημειώνοντας αύξηση κατά 232. Ωστόσο το 2015 υπήρξε μείωση κατά 196 άτομα ενώ υπήρξε αύξηση σε σχέση με το 2011 κατά 36 διακινήθέντες επιβάτες.

2.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.

Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται στον ιστό της πόλης και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θέση του αυτή έχει συμβάλει στην ανάπτυξη όχι μόνο του Βόλου αλλά και της ευρύτερης περιοχής καθώς και της Θεσσαλίας. Η ιστορική του πορεία έχει την αρχή της στο τέλος της νεολιθικής εποχής, όπως πληροφορούμαστε από τα αρχαιολογικά ευρήματα στους δύο νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου. Αρχικώς το λιμάνι είχε επικοινωνία με την Μακεδονία και τη Θράκη ενώ κατά την εποχή του χαλκού οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν και διευρύνθηκαν από τα βόρεια και βορειοανατολικά προς το νότιο Αιγαίο και την Κρήτη (www.port-volos.gr).

Σήμερα το λιμάνι διαθέτει εκείνες τις υποδομές με τις οποίες εξυπηρετείται η επιβατική, η εμπορευματική και η τουριστική κίνηση γιατί έχει τη δυνατότητα να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία, εμπορευματοκιβώτια, χύδην κ.λπ. πράγμα που το καθιστά σημαντικό παράγοντα στις θαλάσσιες μεταφορές και το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας ως προς τη διακίνηση εμπορευμάτων.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα Βόλου αποτυπώνεται στον πίνακα 2.2.1. Παρατηρούμε ότι στη διακίνηση πλοίων τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στην κρουαζιέρα υπάρχει μία μείωση το 2015 σε σχέση με το 2011. Η μείωση αυτή είναι της τάξης των 242 πλοίων και 4 κρουαζιέρων. Ωστόσο το 2014 υπάρχει μια ανάκαμψη της πτώσης που παρατηρήθηκε τα δύο προηγούμενα χρόνια η οποία όμως δεν συνεχίστηκε κατά το 2015.

Το ίδιο παρατηρείται και στη διακίνηση των επιβατών καθώς στην ακτοπλοΐα από 388.909 επιβάτες που κινήθηκαν με αυτή το 2011 έφτασαν τους 318.177 το 2015 μειωμένοι κατά 70.732 άτομα. Εδώ μόνο κατά το 2013 υπήρξε μία άνοδος σε σχέση με το 2012 κατά 22.324 διακινήθέντα άτομα. Η διακίνηση των επιβατών στην κρουαζιέρα είχε τη μεγαλύτερη πτώση το 2012 σε σχέση

με το 2011 όπου μόλις 11.926 άτομα διακινήθηκαν μειωμένα κατά 60.870 από τον προηγούμενο χρόνο. Το 2012 επανέκαμψαν με αύξηση 8.301 ενώ η μεγαλύτερη αύξηση κατά 37.598 σημειώθηκε το 2014 σε σχέση με το 2013. Τον επόμενο χρόνο παρατηρείται πάλι αύξηση κατά 9.271 επιβάτες διακινήμενοι σε κρουαζιέρα.

Η διακίνηση των επιβατικών Ι.Χ. παρουσιάζει μία αύξηση το 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 26.066 οχήματα. Ωστόσο, από το 2012 έως και το 2014 η διακίνηση είναι σταθερά πτωτική ενώ το 2015 ανοδική. Η μεγαλύτερη μείωση σημειώνεται στη διακίνηση φορτηγών που από 37.143 που ήταν το 2011 διακινήθηκαν μόλις 9.128 το 2015 σημειώνοντας μείωση κατά 28.015 φορτηγά. Ομοίως και η διακίνηση των δίκυκλων παρουσιάζει μείωση το 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 2.661 δίκυκλα. Όμως η διακίνηση εμφανίζει ανοδική και πτωτική πορεία όλα αυτά τα χρόνια.

Πίνακας 2.2.1: Διακίνηση λιμένα Βόλου περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	2.088	1.459	1.960	1.977	1.846
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	61	21	31	53	57
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	388.909	331.927	354.251	344.708	318.177
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	72.796	11.926	20.227	57.825	67.096
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	10.708	9.871	8.891	8.703	36.774
ΦΟΡΤΗΓΑ	37.143	29.994	38.273	37.731	9.128
ΔΙΚΥΚΛΑ	8.970	6.483	6.978	6.327	6.309

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Volos.pdf>

2.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Ο Λιμένας Ελευσίνας είναι από τους παλαιότερους της Ευρώπης καθώς από τις ανασκαφές και τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης, πιστοποιείται η λειτουργία του από την κλασσική Εποχή (500 π.χ.). Βρίσκεται στις βορειοδυτικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου, στο νοτιοανατολικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας, σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από τον Πειραιά. Αποτελεί ένα λιμάνι εθνικής σημασίας καθώς η Πολιτεία το 1992 το έχει χαρακτηρίσει έτσι για (www.elime.gr):

1. Το στρατηγικό του ρόλο στη χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής
2. Την πλεονεκτική θέση που βρίσκεται.

Το λιμάνι της Ελευσίνας είναι επιβατικό, τουριστικό αλλά χαρακτηρίζεται αμιγώς εμπορικό γιατί από αυτόν γίνεται μόνον η διακίνηση εμπορευμάτων και χύδην φορτίων ενώ παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης και διαμετακόμισης εμπορευμάτων. Διαθέτει συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1.037 μέτρα, βραχίονα λιμένος 300 μ. χ 80 μ., ωφέλιμη επιφάνεια 50.000 τ.μ. και κυμαινόμενο βάθος από 8-10 μ. Στους χώρους του Κεντρικού Λιμένα γίνεται η κύρια διακίνηση εμπορευμάτων (φορτ/ση - εναπόθεση), ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος και ως τελωνειακός περίβολος. Στον Κεντρικό Λιμένα εκφορτώνονται και διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας κατά μέσο όρο 2,0 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως ενώ τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται είναι (<http://life-ole.gr>):

1. Σίδηρος,
2. Λαμαρίνες,
3. Ρόλοι χαρτιού,
4. Ξυλεία,
5. Σωλήνες,
6. Μπετόβερρες κ.λπ.

Επίσης, από τον τελωνειακό περίβολο του Κεντρικού Λιμένος διέρχονται προς εκτελωνισμό 12.000 περίπου φορτηγά αυτοκίνητα με τα οποία διακινούνται 200.000 περίπου τόνοι εμπορευμάτων ετησίως.

Στους χώρους του λιμένα στην τοποθεσία της «Παλάσκας» βρίσκονται τα γνωστά ελληνικά ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Η Προβλήτα που υπάρχει στη «ΒΛΥΧΑ» είχε παραχωρηθεί από το

Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας σε δύο εταιρείες για την φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση αδρανών υλικών, ενώ για την τουριστική κίνηση χρησιμοποιείται η μαρίνα στη θέση «Καλυμπάκι», με δυναμικότητα 40 περίπου σκαφών, όπου φιλοξενούνται μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής. Για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, χρησιμοποιείται επίσης και ο Νέος Λιμενίσκος ανατολικά του Κεντρικού Λιμένα, ο οποίος ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2003. Επίσης, διαθέτει και την Προβλήτα πρώην Αμερικάνικης Βάσης, η οποία όμως παραμένει ανεκμετάλλευτη, διότι απαιτείται η καθολική επισκευή της και η εκβάθυνση του θαλάσσιου χώρου, ο οποίος μέχρι στιγμής κυμαίνεται από 4,5 μ. μέχρι 6 μ.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα Ελευσίνας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.2.1. Επίσης δεν υπάρχει καθόλου διακίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας.

Πίνακας 2.3.1: Διακίνηση λιμένα Ελευσίνας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	545	422	453	477	235
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	794.402	711.734	673.484	533.512	483.945
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	343.552	288.881	248.423	181.320	178.630
ΦΟΡΤΗΓΑ	80.019	69.851	58.646	37.961	24.875
ΔΙΚΥΚΛΑ	73.390	69.342	55.212	40.298	41.780

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinesis/Elefsina.pdf>

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση πλοίων έχει μειωθεί το 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 310 πλοία στην ακτοπλοΐα. Επίσης μείωση παρατηρείται το 2012 σε σύγκριση με το 2011 κατά 123 διακινήθέντα πλοία ενώ τα επόμενα χρόνια παρατηρείται σταδιακή άνοδο μέχρι και το 2014.

Η διακίνηση των επιβατών στην ακτοπλοΐα παρουσιάζει και αυτή μείωση το 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 310.457 επιβάτες. Επίσης η μείωση παρατηρείται από το 2012 έως και το 2015.

Το ίδιο παρατηρείται και στην διακίνηση επιβατηγών Ι.Χ. όπου από 343.552 διακινηθέντα οχήματα το 2011 έφτασαν με μείωση κάθε επόμενο έτος, το 2015 να διακινηθούν 178.630, σημειώνοντας μείωση κατά 164.922 επιβατηγά οχήματα. Η ίδια εικόνα εμφανίζεται και στη διακίνηση των φορτηγών. Το 2011 είχαν διακινηθεί 80.019 ενώ κατά τα επόμενα χρόνια ο αριθμός συνεχώς μειωνόταν φτάνοντας το 2015 στα 24.875 διακινηθέντα φορτηγά, μείωση κατά 55.144 διακινηθέντα φορτηγά. Και στα δίκυκλα έχουμε μείωση από το 2011 έως και το 2015 και συγκεκριμένα από 73.390 διακινηθέντα δίκυκλα το 2011 έφτασαν να έχουν διακινηθεί το 2015 41.780, μειωμένα κατά 31.610 δίκυκλα.

2.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας βρίσκεται σε νευραλγική θέση καθώς αποτελεί την είσοδο της Ευρώπης και των Βαλκανικών χωρών προς την Ελλάδα και την Ανατολή. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση που παρέχει εξυπηρετεί οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία τόσο για τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της χώρας όσο και στο εξωτερικό. Μέχρι και το 2003 το λιμάνι βρισκόταν μέσα στον ιστό της πόλης. Όμως το νέο λιμάνι τοποθετήθηκε στη νότια πλευρά της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έξω από τον αστικό ιστό της πόλης.

Επειδή υπάρχει έλλειψη αποθηκευτικών χώρων αλλά και κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται από τα φορτηγά και τις νταλίκες και από ορισμένα χύδην φορτία. Ωστόσο, το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο προτείνει το λιμάνι να αναβαθμιστεί και να εξυπηρετεί και τα εμπορευματοκιβώτια. Αυτή η πρόσθετη υπηρεσία θα ευνοηθεί και από την ύπαρξη λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τα Ιωάννινα, την Καλαμπάκα, την Κοζάνη και μέσω αυτών τη σύνδεσή του με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (www.olig.gr).

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι υπεύθυνος για (www.elime.gr):

1. Τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα
2. την συντήρηση και βελτίωση των κτιριακών και τεχνικών εγκαταστάσεων της
3. την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.

4. Την εκμίσθωση σε ιδιώτες καταστήματα και γραφεία εντός του τερματικού σταθμού όπως και υπαίθριους χώρους σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου.
5. Την καλή συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας για θέματα που αφορούν την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι που έχει θέσει η Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι (www.elime.gr):

1. Να κάνει το λιμάνι εμπορευματικό και διαμετακομιστικό κέντρο
2. Να γίνει τερματικός σταθμός των κρουζιερόπλοιων
3. Να δημιουργηθούν μαρίνες περισσότερες των ήδη υπάρχουσών για να αξιοποιηθεί τουριστικά η ευρύτερη περιοχή.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Ηγουμενίτσας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.4.1. Παρατηρούμε ότι η διακίνηση πλοίων στην ακτοπλοΐα από το 2011 έως και το 2014 είναι συνεχώς μειωμένη κατά 1.379 πλοία ενώ το 2015 έχει μία μικρή άνοδο κατά 36 οχήματα. Αντίθετα η κρουαζιέρα από το 2011 έως και το 2013 έχει συνεχόμενη άνοδο ενώ πτώση παρατηρείται το 2014 και το 2015, όπου οι κρουαζιέρες έπεσαν στο μισό.

Στη διακίνηση των επιβατών στο σύνολο της ακτοπλοΐας παρατηρούμε από το 2011 έως και το 2014 πτώση η οποία καταγράφεται στους 127.910 επιβάτες. Όμως το 2015 εμφανίζεται μεγάλη άνοδος κατά 848.344 επιβάτες. Η αύξηση αυτή παρατηρείται κυρίως στη διακίνηση των επιβατών εσωτερικού από το 2013 και 2015 ενώ στη διακίνηση στο εξωτερικό μεγάλη αύξηση έχουμε κατά το 2015. Στη διακίνηση των επιβατών στην κρουαζιέρα η μεγαλύτερη αύξηση σημειώνεται το 2013 όπου σε σχέση με το 2011 διακινήθηκαν κατά 4.494 επιβάτες περισσότερο. Ωστόσο αν και παρατηρείται πτώση τις επόμενες χρονιές, η διακίνηση των επιβατών παραμένει σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με το 2011 και 2012.

Η διακίνηση των ΙΧ οχημάτων στο εσωτερικό είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη για το εξωτερικό αν και σημειώνεται πτώση από το 2011 έως και το 2015 κατά 34.384 οχήματα. Ομοίως πτώση παρατηρείται και στη διακίνηση για το εξωτερικό όπου το 2015 καταγράφονται 101.023 λιγότερα οχήματα. Στο σύνολο των διακινούμενων επιβατών

παρατηρείται πτώση του 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 135.405 επιβάτες. Αντίθετα, στη διακίνηση φορτηγών παρατηρείται μικρή άνοδος του 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 4.527 φορτηγά η οποία όμως επισημαίνεται στη διακίνηση προς το εσωτερικό, γιατί προς στο εξωτερικό σημειώνεται πτώση κατά 545 φορτηγά. Πτώση όμως παρατηρείται και στη διακίνηση των δίκυκλων τόσο προς το εσωτερικό όσο και προς το εξωτερικό. Στο σύνολο το 2015 σε σχέση με το 2011 διακινήθηκαν 2.665 λιγότερα δίκυκλα.

Πίνακας 2.4.1: Διακίνηση λιμένα Ηγουμενίτσας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	11.908	11.662	10.906	10.529	10.565
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	1	4	14	13	6
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ	1.533.321	1.437.096	1.598.224	1.616.851	1.561.605
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ	1.107.570	851.895	893.812	896.130	1.799.720
ΣΥΝΟΛΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	2.640.891	2.288.991	2.492.036	2.512.981	3.361.325
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΙΧ	370.683	338.355	346.413	343.974	336.301
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΙΧ	287.951	215.437	221.487	212.154	186.928
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	658.634	553.792	567.900	556.128	523.229
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΦΟΡΤΗΓΑ	80.446	79.814	83.131	83.318	85.518
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΦΟΡΤΗΓΑ	154.417	141.041	138.690	149.768	153.872
ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΗΓΩΝ	234.863	220.855	221.821	233.086	239.390
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΔΙΚΥΚΛΑ	16.036	14.193	15.831	14.120	14.503
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΑΠΟΠΛΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΔΙΚΥΚΛΑ	11.429	8.032	8.738	9.830	10.297
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΚΥΚΛΩΝ	27.465	22.225	24.569	23.950	24.800

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinesis/Igoumenitsa.pdf>

2.5 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.

Το λιμάνι αυτό βρίσκεται σε κομβική θέση καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Νότιο-Ανατολικής Λεκάνης της Μεσογείου, στη συμβολή τριών ηπείρων. Από τα αρχαία χρόνια η σημασία της τοποθεσίας αυτής ήταν πολύ σημαντική. Βέβαια, όταν ανθούσε ο μινωικός πολιτισμός δεν υπήρχε το συγκεκριμένο λιμάνι στην τοποθεσία αυτή, αλλά ανθούσαν τα λιμάνια της Κνωσσού που βρισκόταν στην Αμνισό, τον Πόρο και την Απολλωνία. Όμως, και αυτά, όπως και του σημερινού Ηρακλείου λειτουργούσαν ως η πύλη που ένωνε την Ανατολή με τη Δύση. Κατά την Αραβοκρατία, αναπτύχθηκε πολύ το εμπόριο στην Κρήτη, καθώς αυτή ήταν αυτόνομη, και εικάζεται ότι έγιναν σοβαρές εργασίες για την κατασκευή εγκαταστάσεων υποδομής και αποθηκών στο λιμάνι. Αυτό συνεχίστηκε και κατά την Βυζαντινή εποχή και επί Ενετοκρατίας, με περαιτέρω οργάνωση του λιμανιού και των λιμενικών εγκαταστάσεων (www.portheraclion.gr).

Σήμερα το λιμάνι είναι ένα σημαντικό κέντρο διακίνησης τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων ενώ αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται εκεί, συνδέοντάς το με άλλα λιμάνι της χώρας και της Μεσογείου. Ανάπτυξη έχει και η κρουαζιέρα εμπορικά πλοία διακινούν εμπορεύματα από όλο τον κόσμο, κυρίως όμως από την Μεσόγειο. Στόχος της διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου είναι να καταστεί αυτό το κέντρο στη σύγχρονη μεταφορική αλυσίδα και να αποτελέσει ένα αναπτυσσόμενο διαμετακομιστικό και εμπορευματικό σημείο της Μεσογείου.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα του Ηρακλείου, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.5.1. Παρατηρείται ότι διακίνηση των πλοίων στην ακτοπλοΐα παρουσιάζει διακυμάνσεις όλη τη χρονική περίοδο από το 2011 έως και το 2015. Συγκεκριμένα το 2012 παρατηρείται μεγάλη αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 876 πλοία ενώ τον επόμενο χρόνο υπάρχει πτώση κατά 111 πλοία. Μικρή άνοδο (114 πλοία) παρατηρείται το 2014 ενώ πτώση το 2015 κατά 130 πλοία. Η ίδια εικόνα εμφανίζεται και στη διακίνηση των πλοίων όσο αφορά την κρουαζιέρα. Συγκεντρωτικά το 2015, σε σχέση με το 2011 παρατηρείται πτώση κατά 39 πλοία κρουαζιέρας.

Ίδια εικόνα εμφανίζεται και στη διακίνηση των επιβατών στην ακτοπλοΐα. Από 1.744.937 επιβάτες το 2011 έφτασαν το 2015 στους 1.455.575, σημειώνοντας μείωση κατά 289.362 επιβάτες.

Στους επιβάτες της κρουαζιέρας ο μεγαλύτερος αριθμός ήταν κατά το 2013 (270.020) ενώ το 2015 σε σχέση με το 2011 οι επιβάτες ήταν μειωμένοι κατά 1.757.

Στη διακίνηση των οχημάτων, τα επιβατηγά Ι.Χ. παρουσιάζουν μόνο το 2011 και το 2014 μεγάλη άνοδο με 353.071 και 390.110 διακινούμενα επιβατηγά Ι.Χ. αντιστοίχως. Ωστόσο, το 2015 σε σχέση με το 2011 η πτώση ήταν κατά 204.784 οχήματα. Όσο αφορά τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγραφή έχουμε μόνο για το 2015. Τα δίκυκλα παρουσιάζουν και αυτά πτώση στην διακίνηση από το 2011 έως και το 2015, με εξαίρεση μόνο το 2014 όπου σημειώνεται άνοδος. Η πτώση του 2015 σε σχέση με το 2011 είναι της τάξεως των 10.363 δίκυκλων.

Αντίθετα η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει συνεχώς αυξητικές τάσεις, με εξαίρεση το 2012. Έτσι από 17.464 που ήταν το 2011 έφτασε στα 19.551 διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια, σημειώνοντας αύξηση κατά 2.087 εμπορευματοκιβώτια.

Πίνακας 2.5.1: Διακίνηση λιμένα Ηρακλείου περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.465	2.341	2.230	2.344	2.214
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	209	156	177	160	170
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.744.937	1.471.283	1.454.937	1.627.842	1.455.575
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	221.562	215.700	270.020	242.951	219.805
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	353.071	278.421	282.155	390.110	148.287
ΦΟΡΤΗΓΑ					119.932
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ					3.785
ΔΙΚΥΚΛΑ	30.948	24.761	24.456	24.935	20.585
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ					
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	17.464	15.561	18.300	18.730	19.551

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Herakleion.pdf>

2.6 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας, μετά του Πειραιά και βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του Θερμαϊκού κόλπου. Διαθέτει έξι προβλήτες και χερσαίο χώρο περίπου 1.250 στρεμμάτων. Η έκταση αυτή προστατεύεται από τη θάλασσα με ένα κυματοθραύστη 1.000 μέτρων που δημιουργεί μία σχεδόν θαλάσσια λεκάνη, περίπου 800 στρεμμάτων.

Αποτελεί φυσική διέξοδο της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής και εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των Βαλκανικών κυρίως χωρών για εισαγωγές και εξαγωγές πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο. Λόγω της γεωγραφικής τοποθεσίας του κατέχει πλεονεκτική θέση και ο ρόλος του αναβαθμίζεται καθώς μπορεί να αποτελέσει το επίγειο των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και την διέξοδο τους στην ΝΑ Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, ενώ συγχρόνως βρίσκεται και στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής – Δύσης μέσω της Νέας Εγνατίας Οδού, Νότου Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε, αλλά και των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X (www.elime.gr).

Η ίδρυσή του έγινε το 316 π.Χ. από τον Κάσσανδρο ενώ εξελίσσεται όπως και η πόλη της Θεσσαλονίκης. Την μεγαλύτερη ανάπτυξη την παρουσιάζει κατά τον 20^ο αιώνα, ενώ αυτή η ανάπτυξη άρχισε όταν το διοικούσε το 1904 η εταιρία Societe Ottomane d' Exploitation du Port De Salonique. Το 2001 εισάχθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Σήμερα το λιμάνι εξυπηρετεί τη διακίνηση κάθε είδους φορτίων (γενικό, χύδην υγρό και ξηρό φορτίο, εμπορευματοκιβώτια) καθώς και την διακίνηση επιβατών (ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα). Διαθέτει 600.000 τ.μ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 400 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Στο λιμάνι είναι εγκατεστημένα (www.elime.gr):

1. Τελωνείο
2. Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου
3. Γενικό Χημείο του Κράτους
4. Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος
5. Πυροσβεστικός Σταθμός
6. Πλοηγική Υπηρεσία
7. Εταιρίες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
8. Εταιρίες Lashing/Unlashing

Τα χαρακτηριστικά που του προσδίδουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων λιμανιών της χώρας είναι τα εξής:

1. Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα.
2. Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι), σύμφωνα με την κοινοτική τελωνειακή νομοθεσία.
3. Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή (Flat Rates).
4. Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
5. Συμβατικό λιμάνι που λειτουργεί σε δύο βάρδιες, χωρίς υπερωριακή προσαύξηση.
6. Αποθηκευτικές ατέλειες για φορτία υπό διαμετακόμιση.
7. Δυνατότητα σύναψης συμβάσεων, σε περιπτώσεις διακίνησης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, με ποσοστά εκπτώσεων επί του Τιμολογίου.
8. Απεριόριστη χρονική διάρκεια αποθήκευσης στην Ελεύθερη Ζώνη.
9. Μεταφόρτωση φορτίων από πλοίο σε πλοίο, απευθείας ή μέσω κρηπιδωμάτων, χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις (transshipment).
10. Ύπαρξη διπλών/τριπλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά μήκος όλων των κρηπιδωμάτων.
11. Διευκολύνσεις Ro-Ro στο συμβατικό λιμάνι και στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
12. Συνθήκες απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία.

13. Διακίνηση επικίνδυνων φορτίων (Πίνακας IMO) σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας.
14. Περιβαλλοντική πιστοποίηση PERS από την ECOPORTS Foundation.
15. Λιμενεργατικό προσωπικό πιστοποιημένο κατά ISO 9002 και εκπαιδευμένο σύμφωνα με το PDP πρόγραμμα του ILO.
16. Συνθήκες Ασφάλειας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και Τμήμα Φύλαξης που εξασφαλίζει την ασφάλεια του λιμανιού 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Θεσσαλονίκης, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.6.1.

Πίνακας 2.6.1: Διακίνηση λιμένα Θεσσαλονίκης περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	75	62	39	29	47
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	19	11	18	31	35
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	53.233	42.634	33.221	24.795	
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	11.519	8.014	14.585	19.720	26.356
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	7.897	6.535	4.558	3.494	919
ΦΟΡΤΗΓΑ	4.216	4.033	3.030	3.118	4.497
ΔΙΚΥΚΛΑ	2.012	1.757	1.156	950	300
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ					
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	295.870	317.900	322.310	349.990	351.741

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Thessaloniki.pdf>

Όπως βλέπουμε η διακίνηση των πλοίων στην ακτοπλοΐα έχει πτωτική πορεία από το 2011 και μετά φτάνοντας στα 47 διακινούμενα πλοία το 2015, σημειώνοντας πτώση κατά 28 σε σχέση με το 2011. Αντίθετα, η διακίνηση των πλοίων στην κρουαζιέρα παρουσιάζει διακυμάνσεις με

ανοδική πορεία μετά το 2013 φτάνοντας στα 35 πλοία κρουαζιέρας το 2015, αυξανόμενα κατά 16 σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση των επιβατών παρουσιάζει πτωτική πορεία όλα αυτά τα χρόνια φτάνοντας το 2014 τους 24.795 επιβάτες ακτοπλοΐας, μειωμένοι κατά 28.438 επιβάτες σε σχέση με το 2011. Ωστόσο, δεν καταγράφεται η διακίνησή τους το 2015 γιατί η ακτοπλοϊκή σύνδεση με προορισμούς του Β. Αιγαίου πραγματοποιείται μόνο με το Ro-Ro πλοίο «ΠΕΛΑΓΙΤΗΣ». Η διακίνηση των επιβατών με κρουαζιερόπλοια παρουσιάζει διακυμάνσεις ενώ από το 2013 και εξής έχει ανοδική πορεία φτάνοντας τους 26.356 διακινούμενους επιβάτες κρουαζιέρας, αυξανόμενοι κατά 14.837 επιβάτες σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση επιβατηγών Ι.Χ. είχε ανοδική πορεία μόνο τα χρόνια 2011 και 2012 που έφτασε στα 6.535 διακινούμενα οχήματα. Τα επόμενα χρόνια παρουσιάζει πτώση φτάνοντας μάλιστα το 2015 μόλις τα 919 διακινούμενα επιβατηγά Ι.Χ., μειωμένα κατά 6.978 σε σχέση με το 2011. Αντίθετα η διακίνηση των φορτηγών εμφανίζει πτωτική πορεία από το 2011 έως και το 2014 ενώ το 2015 ανακάμπτει. Τέλος, μεγάλη μείωση παρατηρείται και στη διακίνηση των δίκυκλων όπου το 2011 διακινήθηκαν 2.012 ενώ το 2015 μόλις 300. Η διαφορά του 2015 σε σχέση με το 2011 είναι κατά 1.712 λιγότερα διακινούμενα δίκυκλα.

Αντίθετα, η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει σταθερά ανοδική πορεία. Το 2015 διακινήθηκαν 351.741 εμπορευματοκιβώτια, αυξανόμενα κατά 55.871 σε σχέση με το 2011.

2.7 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.

Τον λιμένα της Καβάλας διαχειρίζεται από τα τέλη του 2001 ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ) ο οποίος συνολικά διοικεί και εκμεταλλεύεται τέσσερα λιμάνια:

1. Το κεντρικό λιμάνι: μέχρι πρότινος ήταν το βασικό σημείο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η χερσαία ζώνη του λιμανιού περικλείεται από την πόλη και σ' αυτήν αναπτύσσονται εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες. Επειδή όμως έχει

κατασκευαστεί το νέο λιμάνι στη Ν. Καρβάλη, αυτό θα μετατραπεί σε τουριστικό, επιβατικό και αλιευτικό, διατηρώντας τον παραδοσιακό χαρακτήρα του.

2. Μετά το 2002 μεταφέρθηκε η εμπορική κίνηση στο λιμάνι της Ν. Καρβάλης «Φίλιππος Β΄» που βρίσκεται 8 χλμ. από την πόλη στα ανατολικά της και το οποίο εξυπηρετεί:
 - i. Την επιβατική κίνηση με καθημερινά δρομολόγια F/B και Y/Γ (δελφινιών) από και προς τη Θάσο, ενώ γίνονται τακτικά δρομολόγια προς Λήμνο, Μυτιλήνη και Σαμοθράκη.
 - ii. Τον τουρισμό όπου σε αυτό προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, η κίνηση των οποίων παρουσιάζει αυξητική τάση. Με την απελευθέρωση του λιμανιού από την εμπορική κίνηση και την ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης βελτίωσης της υποδομής αναμένεται αύξηση της τουριστικής κίνησης.
 - iii. Τον αλιευτικό στόλο, χρησιμοποιούμενο ως αλιευτικό καταφύγιο.
3. Το λιμάνι της Κεραμωτής: το οποίο βρίσκεται 42 χλμ από την Καβάλα και από το οποίο διακινείται ο κυριότερος όγκος επιβατών και εμπορευμάτων από και προς Θάσο. Επίσης εξυπηρετούνται από αυτό ιδιωτικά και αλιευτικά σκάφη της περιοχής. Όσον αφορά δε την εμπορική κίνηση, χρησιμοποιείται για την μεταφορά κύρια χύδην φορτίων των επιχειρήσεων της περιοχής.
4. Το λιμάνι των Ελευθερών: βρίσκεται 17 χλμ. από την Καβάλα προς τα Δυτικά και εξυπηρετεί κυρίως την αλιεία, μικρή εμπορευματική κίνηση και μόνο κατά τους θερινούς μήνες υπάρχουν δρομολόγια από και προς τη Θάσο. Η ανάπτυξη της πόλης της Καβάλας κατέστησε αναγκαία την κατασκευή νέου λιμανιού έξω από την πόλη.

Στόχοι του Οργανισμού λιμένος Καβάλας είναι (www.elime.gr):

1. Το να αναδειχθεί το λιμάνι ως σημείο κομβικό στις μεταφορές τόσο της περιοχής όσο και των Βαλκανίων.
2. Να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του Ο.Λ.Κ.
3. Να εξασφαλιστούν οι κατάλληλοι πόροι μέσω χρηματοδότησης ώστε να γίνουν και να αποπερατωθούν οι υποδομές.
4. Να αναβαθμιστεί η ανταγωνιστικότητά του.

Το κύριο πλεονέκτημα του λιμανιού είναι η γεωπολιτική θέση του αλλά και η γειτνίασή του με την Εγγνατία, στην οποία έχει άμεση πρόσβαση.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Καβάλας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.7.1.

Πίνακας 2.7.1: Διακίνηση λιμένα Καβάλας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.790	1.800	1.810	1.840	1.900
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	10	10	14	26	22
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	123.796	110.887	111.150	111.369	488.462
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	2.708	4.323	6.995	13.087	12.783
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	31.399	29.167	28.355	28.172	59.141
ΦΟΡΤΗΓΑ	40.719	41.165	43.180	41.904	12.556
ΔΙΚΥΚΛΑ	9.936	11.053	10.928	10.092	10.620
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ					

ΠΗΓΗ: https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Kavala__.pdf

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στην κρουαζιέρα παρουσιάζει ανοδική πορεία όλα αυτά τα χρόνια. Το 2015 διακινήθηκαν 1.900 πλοία στην ακτοπλοΐα και 22 στην κρουαζιέρα, αυξημένα κατά 110 και 12 σε σχέση με το 2011 αντίστοιχα.

Ίδια εικόνα παρουσιάζει και η διακίνηση των επιβατών. Στην ακτοπλοΐα διακινήθηκαν το 2015 488.462 επιβάτες ενώ στην κρουαζιέρα 12.783. Σε σχέση με το 2011 παρουσιάζεται αύξηση κατά 364.666 επιβάτες στην ακτοπλοΐα και 10.075 στην κρουαζιέρα.

Η διακίνηση των οχημάτων επιβατηγών Ι.Χ. παρουσιάζει αυξητική πορεία όλα τα χρόνια. Το 2015 διακινήθηκαν 59.141 επιβατηγά Ι.Χ., αυξημένα κατά 27.742 σε σχέση με το 2011. Η διακίνηση των φορτηγών όμως εμφανίζει από το 2011 έως και το 2013 αυξητική πορεία ενώ τα επόμενα δύο χρόνια υπάρχει μεγάλη πτώση, με τη μεγαλύτερη να είναι το 2015 όπου μόλις 12.556

φορτηγά διακινήθηκαν, μειωμένα κατά 28.163 σε σχέση με το 2011 και κατά 30.624 σε σχέση με το 2013. Αντίθετα, η διακίνηση των δίκυκλων εμφανίζει αυξομειώσεις με άνοδο τα χρόνια 2012 και 2015.

Στη συνέχεια θα μελετήσουμε και την κίνηση στο λιμένα της Κεραμωτής την ίδια χρονική περίοδο όπως αποτυπώνεται στα στοιχεία του πίνακα 2.7.2.

Πίνακας 2.7.2: Διακίνηση λιμένα Κεραμωτής Καβάλας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	6.250	6.300	6.300	6.300	6.350
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	0	0	0	0	0
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.317.941	1.246.115	1.313.346	1.434.747	1.457.460
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	0	0	0	0	0
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	277.000	257.922	276.802	300.260	312.710
ΦΟΡΤΗΓΑ	93.725	82.978	78.551	88.769	91.164
ΔΙΚΥΚΛΑ	13.030	13.690	14.409	13.931	14.016

ΠΗΓΗ: https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Kavala__.pdf

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων στην ακτοπλοΐα έχει μία σταθερή ανοδική πορεία και το 2015, σε σχέση με το 2011 έχουμε αύξηση κατά 100 πλοία. Στο λιμάνι αυτό δεν υπάρχει διακίνηση πλοίων κρουαζιέρας.

Η διακίνηση των επιβατών με την ακτοπλοΐα παρουσιάζει και αυτή ανοδική πορεία. Το 2015 διακινήθηκαν 1.457.460 επιβάτες, αυξανόμενοι κατά 139.519 σε σχέση με το 2011. Ομοίως αυξητική πορεία εμφανίζει και η διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. με εξαίρεση το έτος 2012 όπου εμφανίζεται πτώση σε σχέση με το 2011 κατά 19.078 οχήματα. Η αύξηση που σημειώνεται το 2015 σε σχέση με το 2011 είναι κατά 35.710 οχήματα επιπλέον. Η διακίνηση των φορτηγών παρουσιάζει μείωση από το 2012 και το 2013 σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Ωστόσο το 2015 διακινήθηκαν 2.395 φορτηγά παραπάνω από το 2014, όμως 2.561 λιγότερο από το 2011. Τέλος, η διακίνηση των δίκυκλων είχε από το 2011 έως και το 2013 ανοδική πορεία ενώ το 2014

μειώθηκε κατά 478 δίκυκλα σε σχέση με το 2013. Ωστόσο άνοδο παρατηρείται το 2015 κατά 85 δίκυκλα σε σχέση με το 2014 και κατά 986 δίκυκλα σε σχέση με το 2011.

2.8 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.

Τα λιμάνι της Κέρκυρας βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του νησιού και δημιουργήθηκε εδώ και 135 χρόνια με σκοπό να καλύπτει τις ανάγκες που δημιουργούνταν κάθε φορά για το νησί. Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη του νησιού και οι εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητές του καθορίζουν και το ρόλο που έχει το λιμάνι, το οποίο περισσότερο προσανατολίζεται στην ακτοπλοΐα και την τουριστική κίνηση και όχι τόσο στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (www.elime.gr).

Ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας:

1. Παρέχει υπηρεσίες που αφορούν κυρίως τον ελλιμενισμό των πλοίων.
2. Παρέχει υπηρεσίες για τη διακίνηση των επιβατών, των οχημάτων και των εμπορευματοκιβωτίων.
3. Είναι υπεύθυνος για την αισθητική διαμόρφωση και την απρόσκοπτη λειτουργία της χερσαίας ζώνης του λιμένα και την αποκομιδή απορριμμάτων εντός της λιμενικής ζώνης.
4. Παρέχει προς τους κατοίκους της πόλης ειδικό χώρο στάθμευσης που βρίσκεται μέσα στην πόλη, στη χερσαία ζώνη του λιμένα.

Οι κύριες δραστηριότητες του λιμανιού είναι (www.elime.gr):

1. Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων όλων των κατηγοριών (φορτηγών, λεωφορείων, Ι.Χ. επιβατικών, δικύκλων).
2. Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών εξωτερικού τρίτων χωρών (Αλβανίας), για διακίνηση επιβατών και οχημάτων.
3. Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων.

4. Εξυπηρέτηση ημερόπλοιων και λοιπών τουριστικών σκαφών, που εκτελούν τουριστικά δρομολόγια στο θαλάσσιο χώρο του Βορείου Ιονίου.
5. Εξυπηρέτηση φορτηγών πλοίων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
6. Εξυπηρέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ακτοπλοΐας ανοικτού ή κλειστού τύπου, που εκτελούν την θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα) και τα παρακείμενα μικρότερα νησιά (Παξούς, Διαπόντια Νησιά), για μεταφορά επιβατών και οχημάτων.
7. Ελλιμενισμός μικρών ιδιωτικών σκαφών αναψυχής στο χώρο του γειτονικού Παλαιού Λιμανιού
8. Εκμετάλλευση Λιμένος Παξών.

Στις δευτερογενείς δραστηριότητες του Οργανισμού κατατάσσονται:

1. οι εμπορικές δραστηριότητες (ενοικίαση λιμενικών χώρων και κτιρίων για εμπορικές δραστηριότητες) και
2. διάφορες λιμενικές διευκολύνσεις (χρήση γεφυροπλάστιγγας και χρήση ηλεκτρικών εγκαταστάσεων).

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Κέρκυρας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.8.1.

Πίνακας 2.8.1: Διακίνηση λιμένα Κέρκυρας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	15.984	14.863	15.197	14.109	13.092
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	453	485	480	395	407
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.682.858	1.420.201	1.575.473	1.545.432	1.504.310
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	594.228	655.764	744.673	672.368	647.347
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ & ΦΟΡΤΗΓΑ	447.863	373.890	381.535	379.055	360.673
ΔΙΚΥΚΛΑ	16.458	12.252	12.890	11.195	11.409

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Kerkyra.pdf>

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων στην ακτοπλοΐα δεν έχει σταθερή πορεία όλα αυτά τα χρόνια. Πτώση εμφανίζεται τις χρονιές 2012 και 2014 ενώ το 2015 επισημαίνεται η μεγαλύτερη πτώση όλων των ετών με μείωση 2.892 διακινούμενα πλοία σε σχέση με το 2011. Όσο αφορά την κρουαζιέρα σημειώνεται άνοδος το 2012, μικρή πτώση το 2013 και το 2014 ενώ η άνοδος του 2015 με 407 πλοία κρουαζιέρας είναι μικρότερη σε σύγκριση με το 2011 κατά 46 κρουαζιερόπλοια.

Ίδια εικόνα εμφανίζει και η διακίνηση επιβατών στην ακτοπλοΐα. Το 2015 διακινήθηκαν 1.504.310 επιβάτες με πλοία κατά 178.548 λιγότεροι από το 2011. Η διακίνηση των επιβατών με κρουαζιερόπλοια από το 2011 έως και το 2013 παρουσιάζει ανοδική πορεία φτάνοντας τους 744.673 επιβάτες. Ωστόσο τα επόμενα χρόνια παρατηρείται πτώση κατά 97.326 επιβάτες το 2015 σε σχέση με το 2013.

Η διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. και των φορτηγών παρουσιάζει αυξομειώσεις. Συγκεκριμένα πτώση παρατηρείται το 2012 και το 2014 ενώ το 2015 η διακίνηση έφτασε τα 360.367 οχήματα μειωμένη κατά 87.190 σε σχέση με το 2011. Η διακίνηση των δίκυκλων εμφανίζεται το 2011 αρκετά αυξημένη. Τα επόμενα όμως χρόνια η διακίνηση μειώνεται αισθητά σημειώνοντας μόνο μικρή αύξηση το 2015, όπου 11.409 δίκυκλα διακινήθηκαν, μειωμένα κατά 5.049 σε σχέση με το 2011.

2.9 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

Το λιμάνι του Λαυρίου βρίσκεται σε κομβική γεωφυσική και στρατηγική θέση και αποτελεί ένα από τα λιμάνια εθνικής σημασίας καθώς συμπληρώνει το λιμάνι του Πειραιά αλλά και το ευρύτερο σύστημα Λιμένων της Αττικής. Ο χαρακτήρας του είναι μικτός καθώς εξυπηρετεί (www.elime.gr):

1. την ακτοπλοΐα
2. τα σκάφη αναψυχής
3. τα κρουαζιερόπλοια
4. την αλιεία,

5. τον εμπορικό τομέα
6. αξιοποιεί τις χερσαίες εκτάσεις.

Τα βασικά του πλεονεκτήματα είναι:

1. η εγγύτητα της θέσης του με τα νησιά του Αιγαίου
2. η εγγύτητα με το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος
3. η πρόσβαση προς αυτό μέσω της Αττικής Οδού και του δρόμου Κερατέας – Λαυρίου.

Στόχος του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου είναι:

1. να καταστεί το λιμάνι η Ανατολική Λιμενική Πύλη της Αττικής
2. να παρέχει ποιοτικές λιμενικές υπηρεσίες
3. να συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής
4. να αναπτύξει και να συντηρήσει τις λιμενικές και υπόλοιπες υποδομές.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα του Λαυρίου, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.9.1.

Πίνακας 2.9.1: Διακίνηση λιμένα Λαυρίου περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	3.349	2.545	2.170	2.226	2.148
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	14	19	20	30	55
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	429.730	422.099	435.829	362.960	383.001
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	14.670	17.339	13.504	30.493	44.815
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	91.047	87.854	90.146	43.719	41.797
ΦΟΡΤΗΓΑ	12.149	12.041	14.500	4.938	4.567
ΔΙΚΥΚΛΑ	10.783	10.014	10.014	5.388	4.648
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ					
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	2.584	2.190	2.670	4.716	12.555

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinesis/Lavrio.pdf>

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων όσο αφορά την ακτοπλοΐα έχει μειωθεί το 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 1.201 πλοία. Επίσης η πορεία της διακίνησης παρουσιάζει ανοδικές και καθοδικές τάσεις όλη αυτή την περίοδο, με τη χαμηλότερη διακίνηση να παρατηρείται κατά το 2015. Αντίθετα, η διακίνηση των πλοίων κρουαζιέρας έχει αυξητική πορεία φτάνοντας το 2015 στα 55 διακινούμενα κρουαζιερόπλοια, αυξημένα κατά 41 σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση των επιβατών με την ακτοπλοΐα παρουσιάζει διακυμάνσεις με τη μεγαλύτερη διακίνηση να εμφανίζεται το 2013. Τα επόμενα χρόνια έχει πτωτική πορεία φτάνοντας το 2015 στους 383.001 διακινούμενους μέσω ακτοπλοΐας, μειωμένοι κατά 46.729 σε σχέση με το 2011 και σε 52.828 σε σχέση με το 2013. Αντίθετα, η μεγαλύτερη πτώση στη διακίνηση των επιβατών με κρουαζιερόπλοια καταγράφεται το 2013 όπου μόλις 13.504 επιβάτες διακινήθηκαν ενώ το 2015 παρατηρείται η μεγαλύτερη αύξηση με 44.815 επιβάτες, αυξανόμενοι κατά 30.145 επιβάτες.

Μεγάλη πτώση το 2015 σε σχέση με το 2011 καταγράφεται και στην διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. με μείωση 49.250 οχήματα. Ωστόσο, τη μεγαλύτερη μείωση την παρατηρούμε το 2014 όπου σχεδόν τα μισά επιβατηγά δεν διακινήθηκαν σε σχέση με το 2013. Η διακίνηση των φορτηγών από το 2011 και μέχρι και το 2014 είχε αυξητική πορεία με μικρή απόκλιση το 2012. Όμως το 2014 η πτώση ήταν μεγάλη κατά 9.562 φορτηγά η οποία συνεχίστηκε και το 2015. Ίδια εικόνα παρουσιάζει και η διακίνηση των δίκυκλων. Από 10.783 που ήταν το 2011 έφτασε στα 4.648 το 2015, μειωμένη κατά 6.135 δίκυκλα.

Αντίθετα η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει μεγάλη αύξηση από το 2011 έως και το 2015, όπου διακινήθηκαν 12.555, αυξανόμενα κατά 9.971 εμπορευματοκιβώτια σε σχέση με το 2011.

2.10 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί την Πύλη της χώρας μας προς την Ευρώπη και είναι ένα από τα πιο σύγχρονα της Μεσογείου με σύγχρονες υποδομές, σύγχρονο χώρο cruise terminal, ποιοτικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας. Δημιουργήθηκε τον 11^ο αιώνα π.Χ. και αναπτύχθηκε παράλληλα με την ανάπτυξη της πόλης αλλά

και της ευρύτερης περιοχής. Κυρίως από το 1872, που δημιουργήθηκαν σοβαρές υποδομές, το λιμάνι συνδέθηκε στενά με την οικονομικοκοινωνική ανάπτυξη του τόπου αφού ήταν το εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο της.

Στόχος του Οργανισμού Λιμένος Πατρών είναι (www.elime.gr):

1. η διατήρηση και ενδυνάμωση του ρόλου του ΟΛΠΑ και η ανάπτυξη του λιμένα ως κύριας επιβατικής και εμπορικής πύλης της Ελλάδας προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση.
2. Η βελτίωση των υποδομών και της ανταγωνιστικότητας ώστε να εισέλθει σε νέες αγορές (π.χ. υπηρεσίες κρουαζιέρας κ.λπ.).
3. Η ανάπτυξη καλών σχέσεων επικοινωνίας και συνεργασίας με την τοπική κοινωνία και η ανάληψη και περαιτέρω ενδυνάμωση δράσεων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Επειδή η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει τις θαλάσσιες μεταφορές ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. σχεδιάζει:

1. Να επεκταθεί στο χώρο της κρουαζιέρας
2. Να επεκταθεί στο χώρο των μεγάλων γιοτ.
3. Να αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες του με νέες σύγχρονες υποδομές.
4. Να αναζητήσει εκείνον τον στρατηγικό επενδυτή για τον σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων, ο οποίος θα τον εισάγει στην αγορά διακίνησης Ε/Κ για πρώτη φορά.
5. Να αξιοποιήσει την ακίνητη περιουσία του η οποία ανέρχεται στα 200 στρέμματα και να γίνει κέντρο συνοδευτικών υπηρεσιών του Λιμένα Πατρών.
6. Να συνεργαστεί με ναυτιλιακές εταιρίες και να δημιουργήσει έτσι νέες δυνατότητες λιμενικών μεταφορών από την Πάτρα προς τα άλλα λιμάνια της Αδριατικής θάλασσας.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Πάτρας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.10.1.

Πίνακας 2.10.1: Διακίνηση λιμένα Πάτρας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	3.588	3.034	3.244	3.228	3.156
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	1.308	1.118	656		162
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	3	3	2	2	3
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	748.029	508.827	541.719	555.453	481.462
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	413.202	339.590	182.272		70.739
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	2.287	374	1.278	745	1.090
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	135.925	89.555	100.902	102.161	98.119
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	64.031	55.653	27.753		14.538
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	197.709	175.957	181.465	180.565	119.744
ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					62.128
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	12.632	10.166	3.695		1.197
ΔΙΚΥΚΛΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	8.287	4.951	5.458	5.905	5.306
ΔΙΚΥΚΛΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	7.959	6.000	3.911		1.694

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinesis/Patra.pdf>

Διαπιστώνουμε ότι η ακτοπλοΐα προς το εξωτερικό έχει οριακή πτώση κατά 432 πλοία το 2015 σε σχέση με το 2011. Εκεί που παρατηρείται μεγάλη πτώση είναι στην ακτοπλοΐα προς το εσωτερικό όπου από 1.308 διακινούμενα πλοία το 2011 έφτασαν τα 162 το 2015, πτώση κατά 1.146 πλοία. Η διακίνηση της κρουαζιέρας είναι σταθερή όλη την χρονική περίοδο.

Η διακίνηση των επιβατών προς το εξωτερικό με την ακτοπλοΐα σημειώνει μεγάλη πτώση καθώς το 2015 μόλις 481.462 επιβάτες διακινήθηκαν σε αντίθεση με το 2011 που διακινήθηκαν 748.029, καταγράφοντας έτσι πτώση των 266.567 επιβατών. Την μεγαλύτερη ωστόσο πτώση υπέστη η διακίνηση των επιβατών προς το εσωτερικό καθώς μόλις 70.739 επιβάτες διακινήθηκαν με πλοία σε σχέση με το 2011 που διακινήθηκαν 413.202 επιβάτες. Η πτώση του 2015 είναι κατά 342.463 επιβάτες. Ομοίως και η διακίνηση των επιβατών με κρουαζιερόπλοια σημείωσε πτώση το 2015 κατά 1197 επιβάτες σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση των οχημάτων σε όλες τις κατηγορίες προς το εσωτερικό αλλά και προς το εσωτερικό σημειώνει και αυτή πτώση.

2.11 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α.Ε.

Ο Ο.Λ.Π. είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδος και βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπη, Αφρική και Ασία). Η γεωγραφική θέση του Λιμένα τον καθιστά κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας, αλλά και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και διαμετακομιστικού εμπορίου. Η θέση του Λιμένα διαδραματίζει βασικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του Ελλαδικού χώρου, δεδομένου ότι ο Λιμένας γειτνιάζει με την πόλη των Αθηνών, όπου είναι συγκεντρωμένο το 40% του πληθυσμού και το 60% της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Ο Λιμένας του Πειραιά βρίσκεται στο κεντρικό σημείο της διασταύρωσης των θαλασσιών οδών, που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, και η προνομιακή θέση του γίνεται ιδανική για τα πλοία που προέρχονται είτε από το Suez, είτε από το Gibraltar, με προορισμό τους λιμένες των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και αντιστρόφως. Με δεδομένο δε ότι βρίσκεται νοτιότερα του 38^{ου} παραλλήλου διευκολύνει τα πλοία κυρίων γραμμών να προσεγγίζουν το Λιμένα χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία ελαχίστου κόστους.

Η δραστηριότητα του Λιμένα είναι εξαιρετικά σύνθετη, διότι συνδυάζει την εξυπηρέτηση κάθε είδους φορτίου (συμβατικού και μοναδοποιημένου) κάθε προελεύσεως και προορισμού (εισαγωγής – εξαγωγής και υπό διαμετακόμιση) με την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, τόσο της ακτοπλοΐας όσο και αυτής των κρουαζιερόπλοιων. Η πολυπλοκότητα του χαρακτήρα του τονίζεται περαιτέρω και από την άσκηση ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, καθώς και τη λειτουργία πορθμείων στους χώρους της Εταιρείας. Οι εγκαταστάσεις του Λιμένος του Πειραιά διακρίνονται, ανάλογα με το είδος των παρεχομένων υπηρεσιών σε (www.elime.gr):

1. Λιμάνι Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι και Πορθμειακή Γραμμή Σαλαμίνας – Περάματος),
2. Λιμάνι Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης και

3. Λιμάνι Εξυπηρέτησης ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας.

Καταλαμβάνει έκταση 5.000 στρεμμάτων εκ των οποίων το 5% καλύπτεται από κτιριακές εγκαταστάσεις. Αποτελείται από:

1. Τον κεντρικό Λιμένα
2. Τον Λιμένα Δραπετσώνας
3. Τον Λιμένα Ηρακλέους
4. Τον Λιμένα Ν. Ικονίου
5. Την ακτή Περάματος
6. Τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα της Κυνόσουρας Σαλαμίνας.

Ο Εμπορευματικός Σταθμός του Πειραιά διαθέτει μέχρι στιγμής συνολικά έξι (6) ενεργές Προβλήτες, από τις οποίες διακινούνται:

1. στις δύο εξ' αυτών (και μία επιπλέον είναι υπό κατασκευή) Εμπορευματοκιβώτια,
2. σε τρεις Προβλήτες διακινούνται οχήματα και
3. στην κεντρική Προβλήτα στο Νέο Ικόνιο εξυπηρετούνται, διακινούνται και αποθηκεύονται γενικά και χύδην φορτία, καθώς και πάσης άλλης φύσεως εμπορεύματα.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα του Πειραιά, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.11.1.

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση πλοίων στην ακτοπλοΐα έχει μειωθεί από το 2011 και εξής ενώ η διαφορά του 2015 σε σχέση με το 2011 είναι κατά 3.469 πλοία λιγότερο. Το ίδιο ισχύει και για τα κρουαζιερόπλοια με σαφή μείωση του 2015 σε σχέση με το 2011 κατά 315 πλοία.

Μειωμένη είναι και η διακίνηση των επιβατών τόσο με τα πλοία όσο και με τα κρουαζιερόπλοια. Το 2015 η διακίνηση με την ακτοπλοΐα ήταν κατά 1.846.610 επιβάτες λιγότερο σε σχέση με το 2011 ενώ η διακίνηση με κρουαζιερόπλοια ήταν κατά 505.679 επιβάτες λιγότερο σε σχέση πάντα με το 2011.

Η διακίνηση των οχημάτων επιβατηγών Ι.Χ. ενώ είχε πτωτική πορεία το 2012 και 2013, ανακάμπτει τα επόμενα χρόνια. Το 2015 διακινήθηκαν 423.323 επιβατηγά Ι.Χ. μειωμένα κατά 92.477 σε σχέση με το 2011. Και η διακίνηση των φορτηγών είχε μείωση το 2012 και 2013 σε

σχέση με το 2011, ενώ τα επόμενα χρόνια είχε άνοδο. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 2015 η διακίνηση των φορτηγών ήταν μεγαλύτερη σε σχέση με το 2011 κατά 693 φορτηγά. Όσο αφορά τη διακίνηση δίκυκλων αυτή παρουσιάζει διακυμάνσεις ενώ το 2015 διακινήθηκαν 7.518 λιγότερα σε σχέση με το 2011.

Εκεί που ο λιμένας εμφανίζει άνοδο όλα αυτά τα χρόνια είναι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι από 1.679.004 που είχε το 2011 έφτασε το 2015 στα 3.327. 779, αυξανόμενη κατά 1.648.775 εμπορευματοκιβώτια.

Πίνακας 2.11.1: Διακίνηση λιμένα Πειραιά, περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	17.412	14.083	13.219	13.764	13.943
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	936	763	711	606	621
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	17.656.134	15.916.710	153.733.515	16.780.579	15.809.524
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	1.485.828	1.198.047	1.302.581	1.055.556	980.149
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	515.800	412.604	399.714	422.063	423.323
ΦΟΡΤΗΓΑ	198.550	179.472	177.186	188.714	199.243
ΔΙΚΥΚΛΑ	117.741	119.065	113.814	115.130	110.223
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ					
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙ Α	1.679.004	2.734.014	3.163.755	3.585.155	3.327.779

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Piraeus.pdf>

2.12 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΙΝΑΣ Α.Ε.

Το λιμάνι της Ραφίνας εξυπηρετεί αποκλειστικά επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία. Βάση των στοιχείων του ΥΕΝ είναι το δεύτερο επιβατηγό λιμάνι της Αττικής, μετά του Πειραιά και βασικός στόχος της λειτουργίας του είναι η αποσυμφόρηση του Πειραιά. Το λιμάνι εκτός από το κύριο Επιβατικό λιμάνι της Ραφίνας συμπεριλαμβάνει:

1. το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας και
2. ένα αλιευτικό καταφύγιο που βρίσκεται ανατολικά του κύριου λιμένα.

Διαθέτει:

1. 2 ράμπες επιβατηγών καταμαράν,
2. 13 ράμπες επιβατηγών-οχηματαγωγών και
3. 70 θέσεις αλιευτικών σκαφών.

Η θέση του λιμένα πέρα από την μικρή απόσταση από την Αθήνα, ενισχύθηκε σημαντικά από την άνετη προσβασιμότητα μέσω Αττικής Οδού, την διαπλάτυνση της Μαραθώνος, αλλά και από την επίσης μικρή απόσταση που το χωρίζει από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Ταυτόχρονα είναι το λιμάνι που βρίσκεται πλησιέστερα σε ελκυστικούς νησιωτικούς προορισμούς, όπως η Νότια Εύβοια και τα νησιά των Κυκλάδων.

Η διακίνηση που πραγματοποιήθηκε από το 2011 έως και το 2015, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημα δημοσιοποιημένα στοιχεία για το 2016, στο λιμένα της Ραφίνας, αποτυπώνεται στον πίνακα 2.12.1.

Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων της ακτοπλοΐας παρουσιάζει μείωση όλα τα χρόνια ενώ το 2015 διακινήθηκαν κατά 1.129 πλοία λιγότερο σε σχέση με το 2011. Ομοίως και η κίνηση των επιβατών παρουσιάζει μείωση το 2012 σε σχέση με το 2011 κατά 64.758 επιβάτες, ενώ τα επόμενα δύο χρόνια η κίνηση αυξάνεται κατά 25.404 επιβάτες σε σχέση με το 2012. Όμως το 2015 η κίνηση των επιβατών στην ακτοπλοΐα είναι μειωμένη κατά 64.906 επιβάτες σε σχέση με το 2014 και κατά 104.260 επιβάτες σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. είναι όλη αυτή τη χρονική περίοδο μειωμένη ενώ το 2015 διακινήθηκαν 21.022 επιβατηγά Ι.Χ. οχήματα λιγότερο από το 2011. Η διακίνηση των

φορτηγών σημειώνει πτώση το 2012 κατά 3.563 φορτηγά σε σχέση με το 2011 αλλά τα επόμενα δύο χρόνια αυξάνεται κατά 382 σε σχέση με το 2012. Τα επόμενα δύο χρόνια όμως υπάρχει αύξηση της διακίνησης και το 2015 διακινούνται 500 περισσότερα φορτηγά σε σχέση με το 2014. Όμως σε σχέση με το 2011 διακινούνται λιγότερα κατά 2.681 φορτηγά. Η διακίνηση των δίκυκλων παρουσιάζει αύξηση από το 2011 έως και το 2013. Τα επόμενα δύο χρόνια η διακίνηση μειώνεται και το 2015 διακινούνται 5.670 λιγότερα δίκυκλα σε σχέση με το 2011. Αντίθετα, η διακίνηση των λεωφορείων σημειώνει αύξηση όλα αυτά τα χρόνια και το 2015 διακινήθηκαν 540 λεωφορεία περισσότερα από το 2011.

Πίνακας 2.12.1: Διακίνηση λιμένα Ραφίνας περίοδο 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	6.111	5.502	5.286	5.106	4.982
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.745.082	1.680.324	1.723.634	1.705.728	1.640.822
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	263.582	262.099	255.092	249.412	242.560
ΦΟΡΤΗΓΑ	30.380	26.817	27.053	27.199	27.699
ΔΙΚΥΚΛΑ	42.754	43.265	44.397	40.812	37.084
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1.103	1.196	1.078	1.100	1.643

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Rafina.pdf>

Ο πίνακας 2.12.2. εμφανίζει τη διακίνηση στο λιμένα της Αγ. Μαρίνας. Παρατηρούμε ότι η διακίνηση των πλοίων εμφανίζει πτώση όλα αυτά τα χρόνια και το 2015 διακινήθηκαν 1.296 λιγότερα πλοία σε σχέση με το 2011. Ανάλογη είναι και η διακίνηση των επιβατών στην ακτοπλοΐα. Όμως το 2015 διακινήθηκαν 1.433.756 λιγότεροι επιβάτες σε σχέση με το 2011.

Η διακίνηση των επιβατηγών Ι.Χ. εμφανίζεται πτωτική όλη τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε. Το 2015 διακινήθηκαν 163.387 λιγότερα επιβατηγά οχήματα σε σχέση με το 2011.

Πτωτική είναι και η διακίνηση των φορτηγών το 2015 όπου διακινήθηκαν κατά 23.769 λιγότερα φορτηγά σε σχέση με το 2011. Τη μεγαλύτερη όμως μείωση την παρατηρούμε στη διακίνηση των δίκυκλων που το 2015 διακινήθηκαν 33.630 λιγότερα σε σχέση με το 2011. Πτώση εμφανίζεται και στη διακίνηση των λεωφορείων που από 1103 το 2011 διακινήθηκαν μόλις 58 το 2015.

Πίνακας 2.12.2: Διακίνηση λιμένα Αγ. Μαρίνας περιόδου 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	6.111	5.502	5.286	5.106	4.815
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.745.082	1.680.324	1.723.634	705.728	311.326
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ					
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ					
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	263.582	262.099	255.092	249.412	100.195
ΦΟΡΤΗΓΑ	30.380	26.817	27.053	27.199	6.611
ΔΙΚΥΚΛΑ	42.754	43.265	44.397	40.812	9.124
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1.103	1.196	1.078	1.100	58

ΠΗΓΗ: <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Rafina.pdf>

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΡΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΩΝ 12 ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε.

3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.

Πίνακας 3.1.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	931.643	810.271	-13,03%	637.077	-21,37%
Μικτά κέρδη	737.911	598.604	-18,88%	406.141	-32,15%
Κέρδη προ φόρων	345.517	-211.803	-161,30%	49.110	123,19%
Ίδια Κεφάλαια	802.406	636.603	-20,66%	658.208	3,39%
Σύνολο Υποχρεώσεων	796.975	1.015.089	27,37%	1.113.879	9,73%
Επενδύσεις	-840	95.802	11505,00%	87.754	-8,40%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	605.769	-4,91%	561.124	-7,37%	-39,77%
Μικτά κέρδη	250.136	-38,41%	156.619	-37,39%	-78,78%
Κέρδη προ φόρων	63.737	29,78%	55.474	-12,96%	-83,94%
Ίδια Κεφάλαια	684.747	4,03%	740.298	8,11%	-7,74%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.034.890	-7,09%	1.023.814	-1,07%	28,46%
Επενδύσεις	81.199	-7,47%	125.765	54,88%	15072,02%

Ο πίνακας 3.1.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Α. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Πίνακας 3.1.2: Κύκλος εργασιών Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



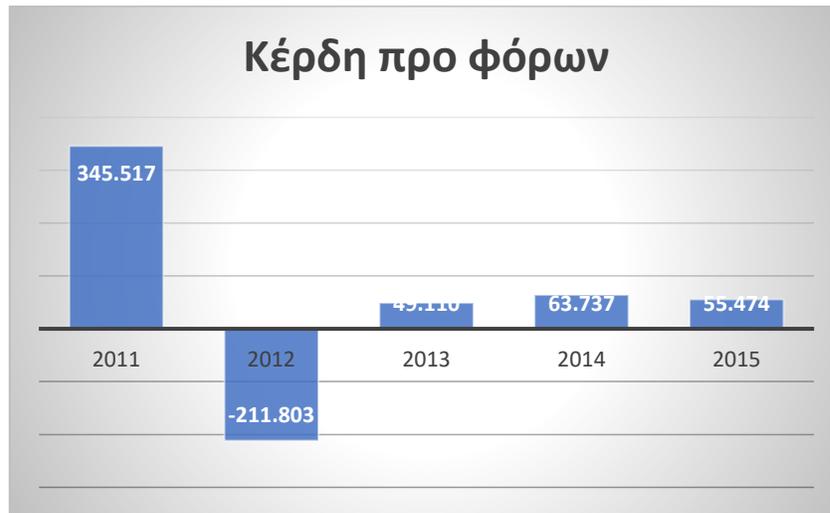
Ο Κύκλος εργασιών του Ο.Λ.Α. Α.Ε. έχει πτωτική πορεία από το 2011 και μετά (Διάγραμμα 3.1.1.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι αρνητική -39,77% (Πίνακας 3.1.1.).

Πίνακας 3.1.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



Τα μικτά κέρδη παρουσιάζουν πτωτική πορεία όλα αυτά τα χρόνια (Διάγραμμα 3.1.2.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι στο -78,78% (Πίνακας 3.1.1.).

Πίνακας 3.1.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



Τα κέρδη προ φόρων από 345.517 εκατ.€ που ήταν το 2011 έφτασαν το 2015 στα 55.474 εκατ.€ σημειώνοντας μεταβολή κατά -83,94% (Πίνακας 3.1.1.) ενώ το 2012 εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο -211.803 (Διάγραμμα 3.1.3.) σημειώνοντας μεταβολή σε σχέση με το 2011 -161,30% (Πίνακας 3.1.1.)

Πίνακας 3.1.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



Τα Ίδια Κεφάλαια του οργανισμού το 2012 είναι μειωμένα σε σχέση με το 2011 κατά 20,66% (Πίνακας 3.1.1.) ενώ από το 2012 και μετά παρουσιάζουν ανοδική πορεία (Διάγραμμα 3.1.4.). Όμως, η μεταβολή 2015/2011 είναι -7,74% (Πίνακας 3.1.1.).

Πίνακας 3.1.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε. 2011-2015



Το Σύνολο Υποχρεώσεων εμφανίζει από το 2011 και μέχρι το 2013 ανοδική πορεία (Διάγραμμα 3.1.5.) ενώ το 2014 έχει μείωση κατά -7,09% (Πίνακας 3.1.1.) που συνεχίζεται και τον επόμενο χρόνο. Γενικά όμως η μεταβολή 2015/2011 είναι θετική στο 28,46% (Πίνακας 3.1.1.).

Πίνακας 3.1.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



Το 2011 ο οργανισμός δεν πραγματοποίησε επενδύσεις ενώ από το 2012 και μέχρι το 2014 αυτές ήταν μειωμένες (Διάγραμμα 3.1.6.). Το 2015 όμως οι επενδύσεις αυξήθηκαν αρκετά σε σχέση με το 2014 κατά 54,88% ενώ η μεταβολή από την αρχή του χρόνου είναι κατά 15072,02% (Πίνακας 3.1.1.).

3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.

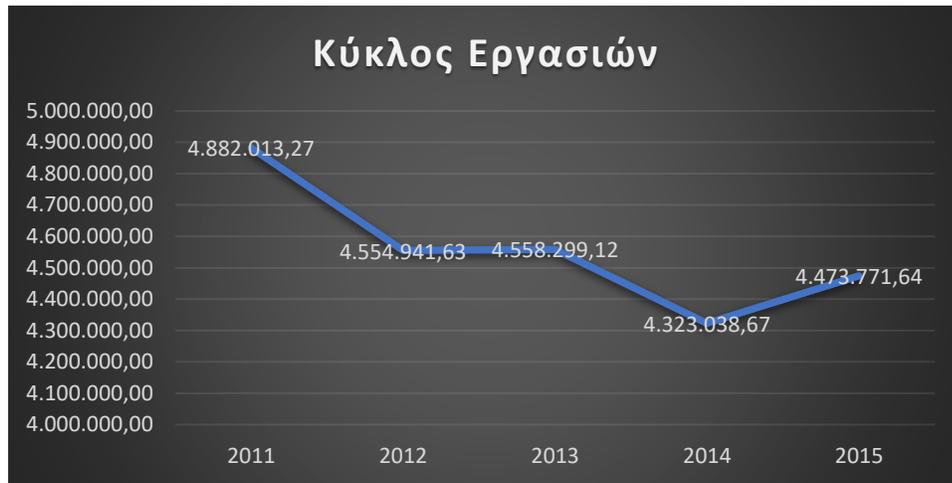
Πίνακας 3.2.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011 (%)	2013	Μεταβολή 2013/2012 (%)
Κύκλος Εργασιών	4.882.013,27	4.554.941,63	-6,70%	4.558.299,12	0,07%
Μικτά κέρδη	1.582.627,39	1.186.883,12	-25,01%	1.797.014,00	51,41%
Κέρδη προ φόρων	1.013.059,27	804.380,38	-20,60%	1.433.948,32	78,27%
Ίδια Κεφάλαια	9.301.610,14	9.360.981,35	0,64%	9.909.534,28	5,86%
Σύνολο Υποχρεώσεων	3.323.147,30	3.287.380,27	-1,08%	3.175.904,92	-3,39%
Επενδύσεις	552.920,04	355.239,56	-35,75%	219.907,60	-38,10%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	4.323.038,67	-5,16%	4.473.771,64	3,49%	-8,36%
Μικτά κέρδη	1.748.173,12	-2,72%	2.075.434,94	18,72%	31,14%
Κέρδη προ φόρων	1.441.184,05	0,50%	1.709.164,97	18,59%	68,71%
Ίδια Κεφάλαια	10.628.644,42	7,26%	13.243.629,43	24,60%	42,38%
Σύνολο Υποχρεώσεων	2.839.156,18	-10,60%	806.025,00	-71,61%	-75,75%
Επενδύσεις	818.246,34	272,09%	456.020,03	-44,27%	-17,53%

Ο πίνακας 3.2.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Β. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Πίνακας 3.2.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Β. 2011-2015



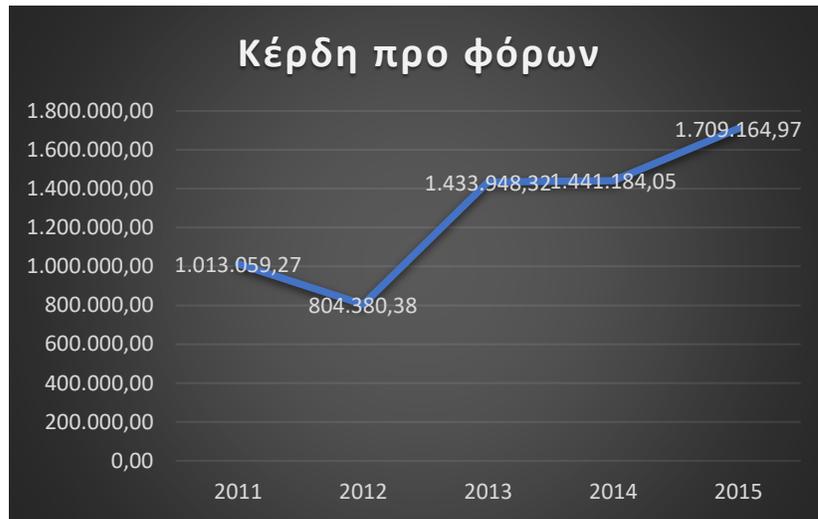
Ο Κύκλος εργασιών του Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει πτωτική πορεία από το 2011 και μέχρι το 2014 (Διάγραμμα 3.2.1.) ενώ το 2015 αυξάνεται σε σχέση με το 2014 κατά 3,49%. Η μεταβολή του 2015/2011 είναι αρνητική -8,36% (Πίνακας 3.2.1.).

Πίνακας 3.2.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015



Τα Μικτά Κέρδη είναι πτωτικά από το 2011 έως το 2012, ανοδικά τον επόμενο χρόνο, πτωτικά το 2014 και πάλι ανοδικά το 2015 (Διάγραμμα 3.2.2.). Η μεταβολή 2015/2011 είναι 31,14% (Πίνακας 3.2.1.)

Πίνακας 3.2.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015



Τα κέρδη προ φόρων ακολουθούν την ίδια πορεία με τα μικτά κέρδη (Διάγραμμα 3.2.3.) ενώ η διαφορά 2015/2011 είναι κατά 68,71% (Πίνακας 3.2.1.).

Πίνακας 3.2.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015



Τα Ίδια Κεφάλαια έχουν ανοδική πορεία όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 3.2.4.) ενώ η διαφορά 2015/2011 είναι κατά 42,38% (Πίνακας 3.2.4.)

Πίνακας 3.2.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015



Αντίθετα το Σύνολο των Υποχρεώσεων έχει πτωτική πορεία όλα αυτά τα χρόνια (Διάγραμμα 3.2.5.) και η μεταβολή 2015/2011 είναι κατά -75,75% (Πίνακας 3.2.1.)

Πίνακας 3.2.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Β. Ο.Λ.Β. 2011-2015



Οι επενδύσεις έχουν πτωτική πορεία από το 2011 έως και το 2013 ανοδική πορεία το 2014 και καθοδική πορεία το 2015 (Διάγραμμα 3.2.6.). Η μεταβολή 2015/2011 είναι κατά -17,53%.

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

A.E.

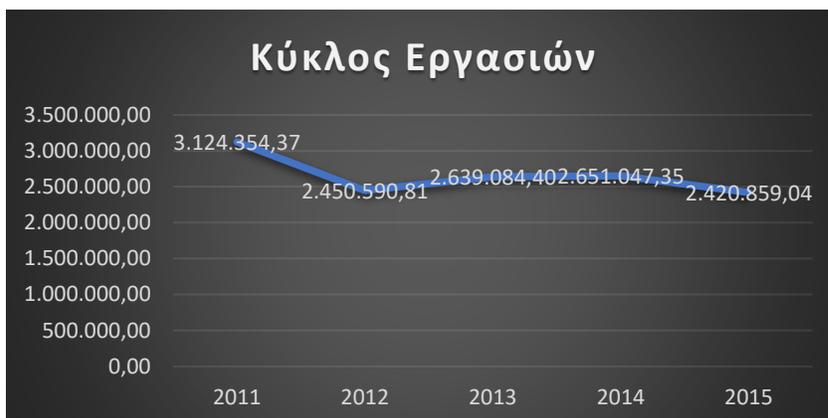
Πίνακας 3.3.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	3.124.354,37	2.450.590,81	-21,56%	2.639.084,40	7,69%
Μικτά κέρδη	1.109.863,17	911.247,07	-17,90%	1.341.148,50	47,18%
Κέρδη προ φόρων	390.173,49	372.262,65	-4,59%	540.569,87	45,21%
Ίδια Κεφάλαια	1.878.149,62	2.357.815,43	25,54%	2.723.087,05	15,49%
Σύνολο Υποχρεώσεων	602.532,50	1.075.825,81	78,55%	1.387.239,64	28,95%
Επενδύσεις	52.731,16	42.885,18	-18,67%	29.779,19	-30,56%

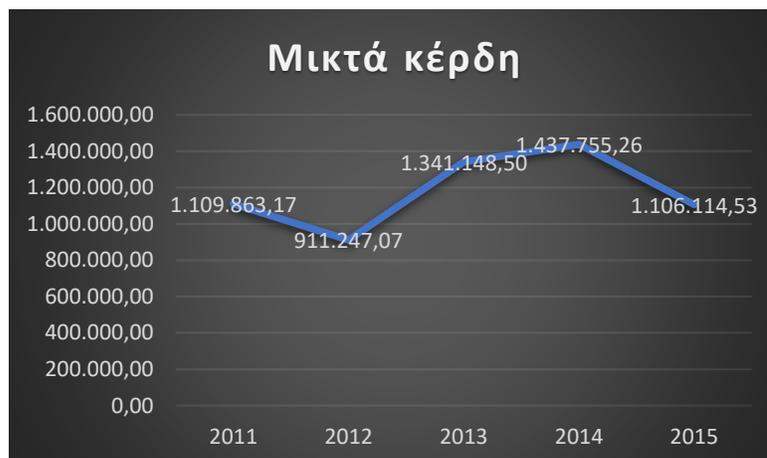
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	2.651.047,35	0,45%	2.420.859,04	-8,68%	-22,52%
Μικτά κέρδη	1.437.755,26	7,20%	1.106.114,53	-23,07%	-0,34%
Κέρδη προ φόρων	693.829,91	28,35%	471.688,07	-32,02%	20,89%
Ίδια Κεφάλαια	3.208.944,02	17,84%	3.688.842,03	14,96%	96,41%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.584.456,31	14,22%	1.448.367,29	-8,59%	140,38%
Επενδύσεις	29.779,19	0,00%	20.473,19	-31,25%	-61,17%

Ο πίνακας 3.3.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Ε. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015. Παρατηρούμε ότι ο κύκλος εργασιών έχει πτωτική πορεία από το 2011 έως το 2012, ανοδική από το 2012 έως και το 2014 ενώ πτωτική το 2015 (Διάγραμμα 3.3.1.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -22,52% (Πίνακας 3.3.1.). Και τα μικτά κέρδη ακολουθούν την ίδια πορεία με τον κύκλο εργασιών (Διάγραμμα 3.3.2.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -0,34% (Πίνακας 3.3.1.). Ίδια εικόνα παρατηρείται και στα κέρδη προ φόρων (Διάγραμμα 3.3.3.). Όμως η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 20,89% (Πίνακας 3.3.1.).

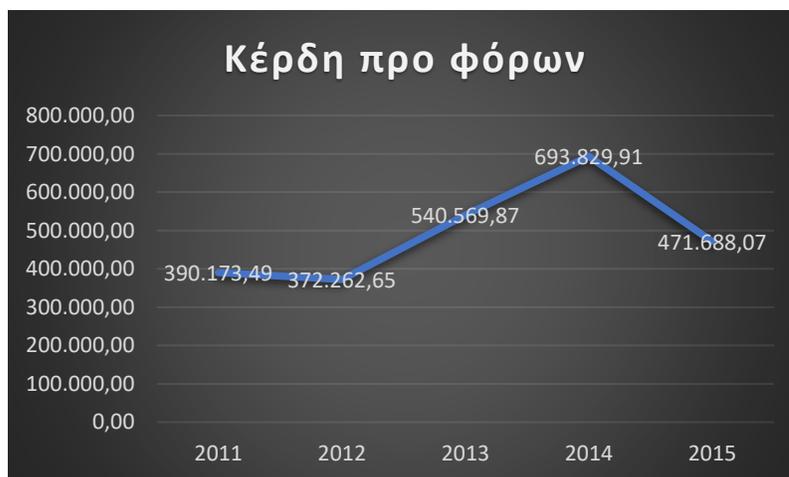
Πίνακας 3.3.2: Κύκλος εργασιών Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



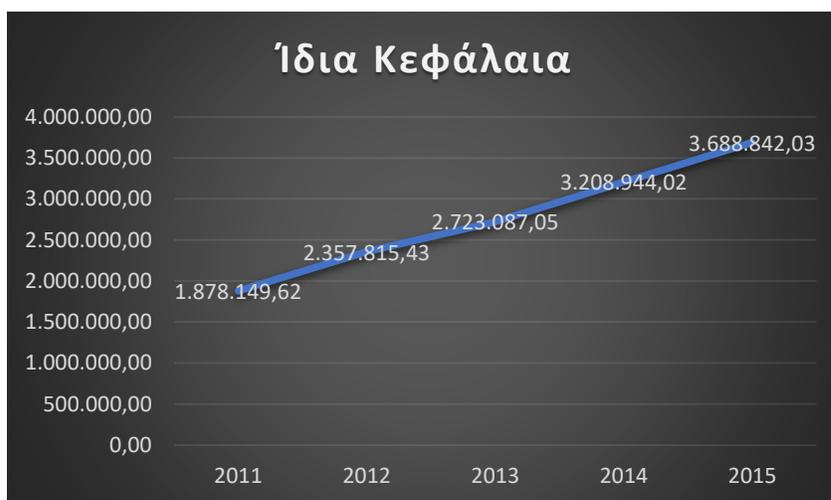
Πίνακας 3.3.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.3.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.3.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



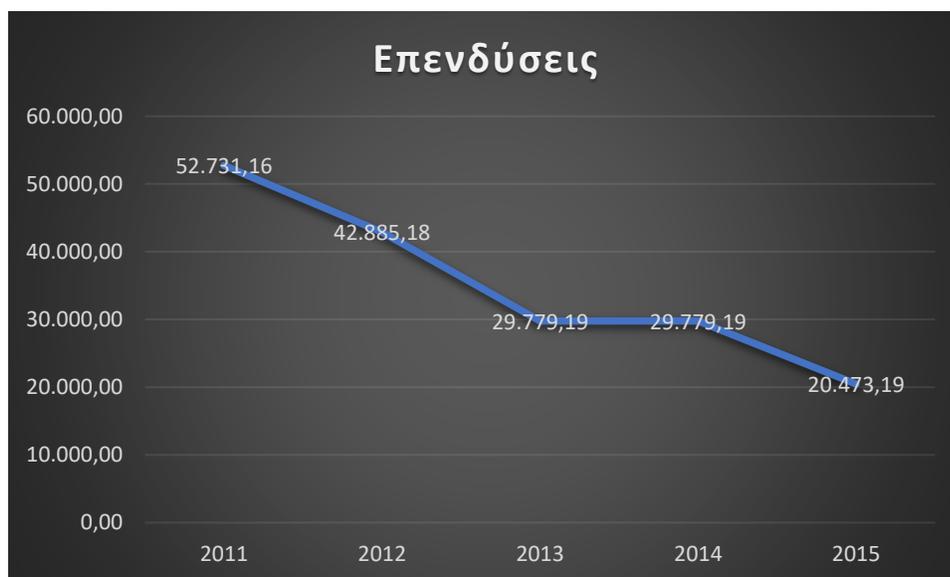
Αντίθετα τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν ανοδική πορεία όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 3.3.4.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 96,41% (Πίνακας 3.3.1.). Περίπου ίδια εικόνα εμφανίζει και το Σύνολο των Υποχρεώσεων με ανοδική πορεία από το 2011 έως και το 2014 ενώ παρατηρείται πτώση το 2015 (Διάγραμμα 3.3.5.). Παρόλη όμως την πτώση η μεταβολή του 2015/2011 είναι θετική κατά 140,38% (Πίνακας 3.3.1.).

Πίνακας 3.3.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



Η πορεία των επενδύσεων έχει πτώση από το 2011 έως και το 2013 ενώ το 2014 εμφανίζεται η ίδια τιμή με το 2013. Αντίθετα το 2015 υπάρχει ξανά πτώση (Διάγραμμα 3.3.6.). Η Μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -61,17%.

Πίνακας 3.3.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015



3.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

Πίνακας 3.4.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

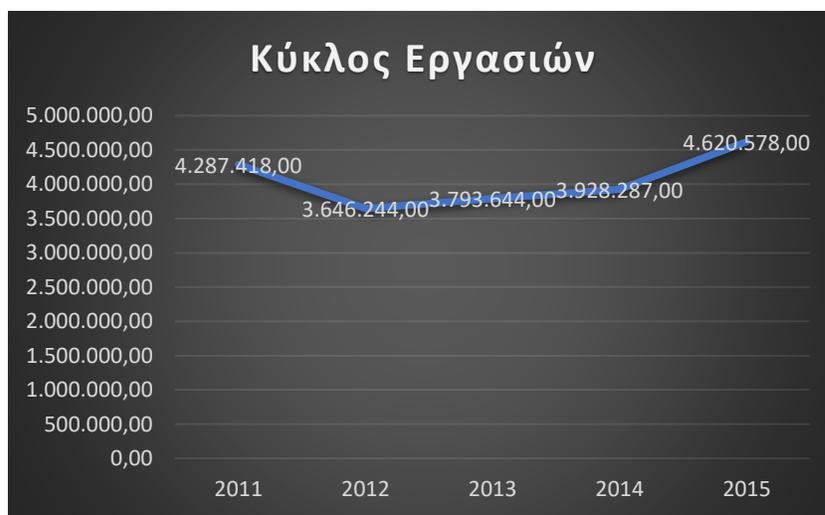
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή ή 2013/2011 2
Κύκλος Εργασιών	4.287.418,00	3.646.244,00	-14,95%	3.793.644,00	4,04%
Μικτά κέρδη	1.073.374,00	1.012.414,00	-5,68%	1.229.339,00	21,43%
Κέρδη προ φόρων	551.849,00	876.090,00	58,76%	1.376.867,00	57,16%
Ίδια Κεφάλαια	12.256.393,00	12.725.876,00	3,83%	13.472.224,00	5,86%

Σύνολο Υποχρεώσεων	2.384.440,00	2.448.487,00	2,69%	2.287.842,00	-6,56%
Επενδύσεις	131.164,00	590.220,00	349,99%	48.569,00	-91,77%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή ή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	3.928.287,00	3,55%	4.620.578,00	17,62%	7,77%
Μικτά κέρδη	1.750.045,00	42,36%	2.251.392,00	28,65%	109,75%
Κέρδη προ φόρων	949.869,00	-31,01%	1.515.136,00	59,51%	174,56%
Ίδια Κεφάλαια	14.193.766,00	5,36%	14.827.424,00	4,46%	20,98%
Σύνολο Υποχρεώσεων	2.347.062,00	2,59%	983.951,00	-58,08%	-58,73%
Επενδύσεις	93.606,00	92,73%	34.806,00	-62,82%	-73,46%

Ο πίνακας 3.4.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Πίνακας 3.4.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

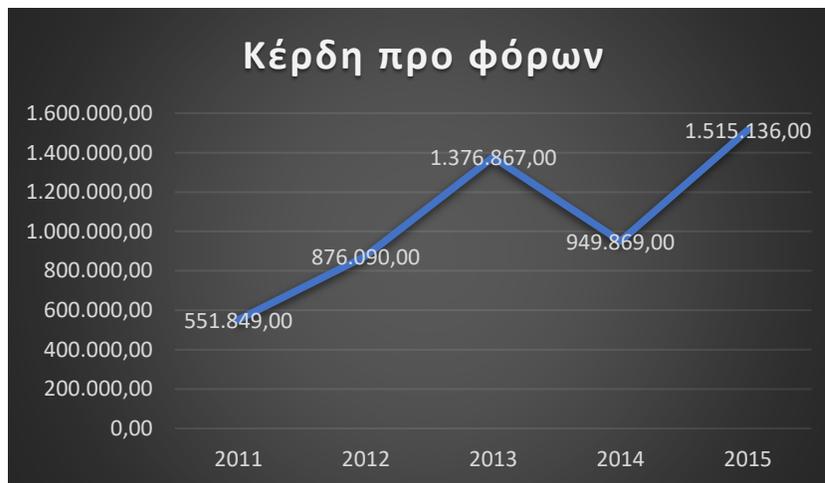


Ο κύκλος εργασιών παρόλο που έχει πτωτική πορεία το 2012 εμφανίζει ανοδική μέχρι το 2015 (Διάγραμμα 3.4.1.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 7,77% (Πίνακας 3.4.1.). Ίδια πορεία εμφανίζουν και τα μικτά κέρδη (Διάγραμμα 3.4.2.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 109,75% (Πίνακας 3.4.1.).

Πίνακας 3.4.3: Μικτά Κέρδη Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015



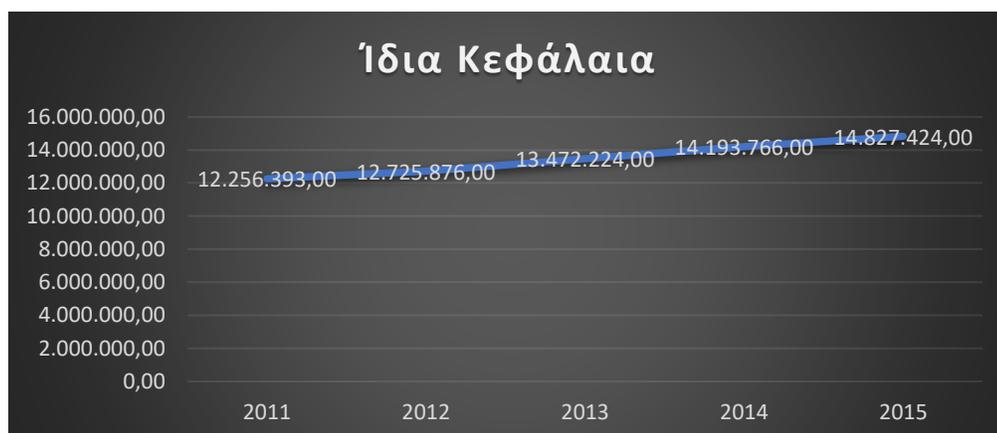
Πίνακας 3.4.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015



Τα κέρδη προ φόρων έχουν άνοδο από το 2011 έως και το 2013, πτώση το 2014 και πάλι άνοδο το 2015 (Διάγραμμα 3.4.3.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 174,56% (Πίνακας 3.4.1.). Και τα Ίδια Κεφάλαια έχουν ανοδική πορεία όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 3.4.4.) ενώ η μεταβολή 2015/2011 είναι κατά 20,98% (Πίνακας 3.4.1.).

Το σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει ανοδική πορεία μέχρι το 2012, πτωτική το 2013, ανοδική το 2014 και μεγάλη πτώση το 2015 (Διάγραμμα 3.4.5.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι αρνητική κατά 58,73% (Πίνακας 3.4.1.). Οι Επενδύσεις εμφανίζουν μεγάλη άνοδο το 2012 (Διάγραμμα 3.4.6.) αλλά η μεταβολή 2015/2011 είναι αρνητική κατά -73,46% (Πίνακας 3.4.1.).

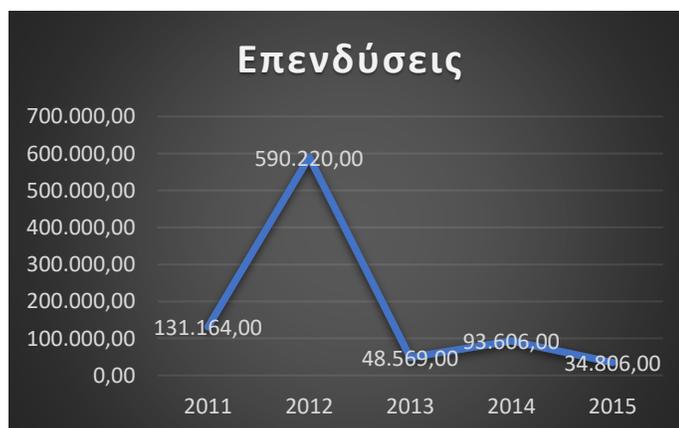
Πίνακας 3.4.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.4.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.4.7: Επενδύσεις Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015



3.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

A.E.

Πίνακας 3.5.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

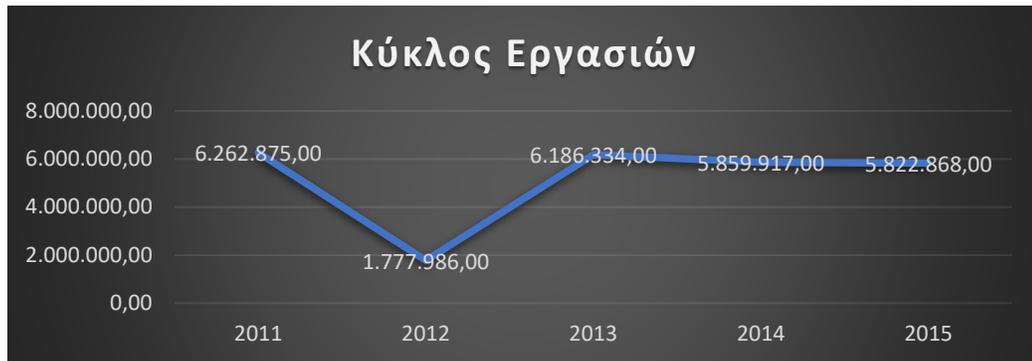
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	6.262.875,00	1.777.986,00	-71,61%	6.186.334,00	247,94%
Μικτά κέρδη	997.663,00	1.357.314,00	36,05%	1.722.306,00	26,89%
Κέρδη προ φόρων	708.245,00	1.345.303,00	89,95%	2.540.712,00	88,86%
Ίδια Κεφάλαια	8.478.501,00	9.328.461,00	10,02%	10.707.299,00	14,78%
Σύνολο Υποχρεώσεων	12.815.133,00	12.201.251,00	-4,79%	13.839.117,00	13,42%
Επενδύσεις	146.506,00	256.550,00	75,11%	149.306,00	-41,80%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	5.859.917,00	-5,28%	5.822.868,00	-0,63%	-7,03%
Μικτά κέρδη	1.417.243,00	-17,71%	1.626.098,00	14,74%	62,99%
Κέρδη προ φόρων	325.208,00	-87,20%	996.075,00	206,29%	40,64%
Ίδια Κεφάλαια	12.666.964,00	18,30%	12.579.075,00	-0,69%	48,36%
Σύνολο Υποχρεώσεων	10.418.142,00	-24,72%	12.870.382,00	23,54%	0,43%
Επενδύσεις	929.559,00	522,59%	2.734.182,00	194,14%	1766,26%

Ο πίνακας 3.5.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Η. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει μεγάλη πτώση το 2012, άνοδο την επόμενη χρονικά και πτώση το 2014 και 2015 (Διάγραμμα 3.5.1.). Η μεταβολή 2015/2011 είναι κατά -7,03% (Πίνακας 3.5.1.). Τα Μικτά Κέρδη εμφανίζουν άνοδο από το 2011 έως και το 2013, πτώση το 2014 και άνοδο το 2015 (Διάγραμμα 3.5.2.) ενώ η διαφορά του 2015/2011 είναι κατά 62,99% (Πίνακας 3.5.1.). Τα Κέρδη προ φόρων έχουν μεγάλη αύξηση μέχρι και το 2013, μεγάλη πτώση το 2014 και πάλι αύξηση το 2015 (Διάγραμμα 3.5.3.) ενώ η διαφορά του 2015/2011 είναι κατά 40,64% (Πίνακας 3.5.1.).

Πίνακας 3.5.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



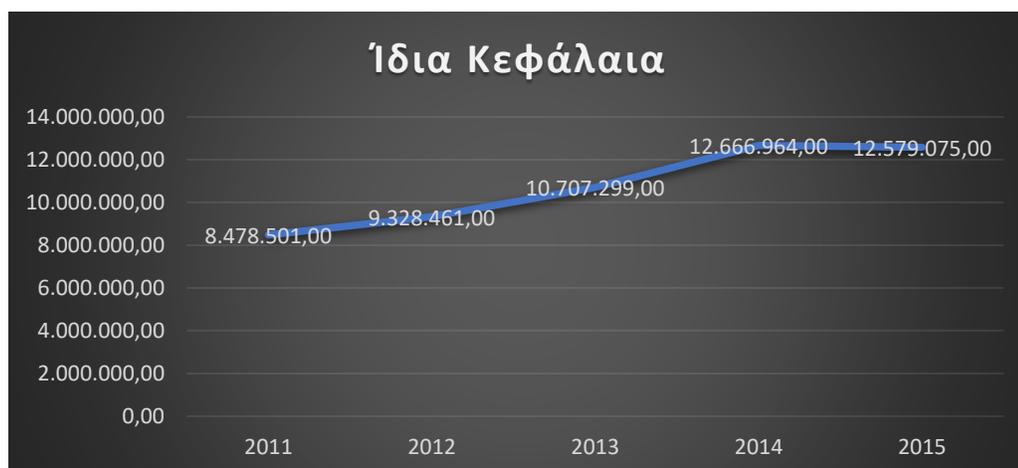
Πίνακας 3.5.3: Μικτά Κέρδη Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.5.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.5.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.5.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.5.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015



Τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν άνοδο μέχρι και το 2014 και μικρή πτώση το 2015 (Διάγραμμα 3.5.4.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 48,36% (Πίνακας 3.5.1.). Το Σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει διαδοχικά ανόδους και πτώσεις (Διάγραμμα 3.5.5.) αλλά η μεταβολή του 2015/2011 είναι θετική κατά 0,43%. Αυτές που εμφανίζουν μεγάλη αύξηση είναι οι επενδύσεις (Διάγραμμα 3.5.6.) με τη μεταβολή του 2015/2011 να είναι 1766,26% (Πίνακας 3.5.1.).

3.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Πίνακας 3.6.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Α.Θ. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	51.222.138,00	52.866.964,80	3,21%	51.560.096,52	-2,47%
Μικτά κέρδη	16.215.195,00	22.576.357,25	39,23%	22.924.772,13	1,54%
Κέρδη προ φόρων	15.328.813,00	23.024.165,06	50,20%	24.342.237,31	5,72%
Ίδια Κεφάλαια	129.724.225,00	145.704.529,26	12,32%	148.454.884,81	1,89%
Σύνολο Υποχρεώσεων	16.134.991,00	14.989.987,66	-7,10%	16.003.558,16	6,76%
Επενδύσεις	3.737.607,00	1.813.197,71	-51,49%	4.982.404,39	174,79%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	56.280.237,74	9,15%	50.881.604,79	-9,59%	-0,66%
Μικτά κέρδη	27.977.901,93	22,04%	24.333.038,56	-13,03%	50,06%
Κέρδη προ φόρων	28.388.514,37	16,62%	24.514.351,69	-13,65%	59,92%
Ίδια Κεφάλαια	128.768.712,89	-13,26%	127.087.934,35	-1,31%	-2,03%
Σύνολο Υποχρεώσεων	17.441.853,32	8,99%	13.758.053,23	-21,12%	-14,73%
Επενδύσεις	-759.337,72	-115,24%	-5.783.096,31	-661,60%	-254,73%

Ο πίνακας 3.6.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Θ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015. Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει μεγάλη άνοδο το 2014 και μεγάλη πτώση το 2015 (Διάγραμμα 3.6.1.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι αρνητική κατά -0,66% (Πίνακας 3.6.1.). Τα Μικτά κέρδη παρόλο που έχουν εναλλασσόμενη ανοδική και πτωτική πορεία (Διάγραμμα 3.6.2.) η μεταβολή του 2015/2011 είναι θετική κατά 50,06% (Πίνακας 3.6.1.). Ίδια πορεία εμφανίζουν και τα Κέρδη προ φόρων (Διάγραμμα 3.6.3.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 59,92% (Πίνακας 3.6.1.).

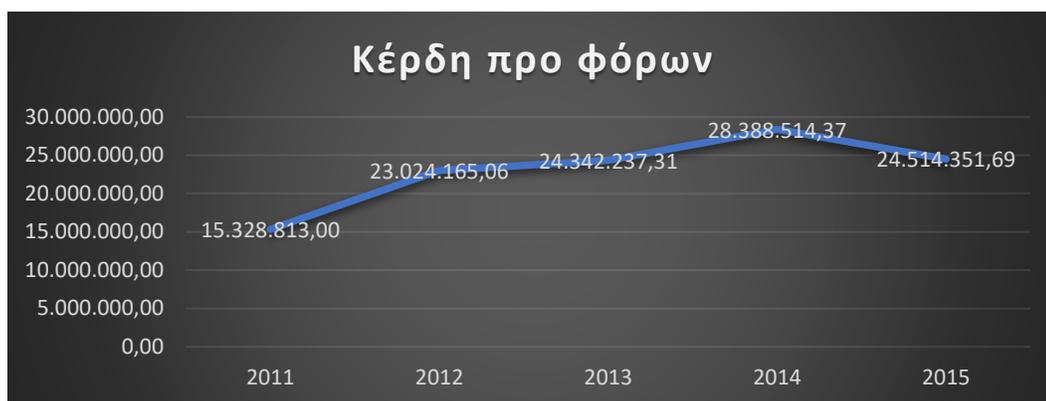
Πίνακας 3.6.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



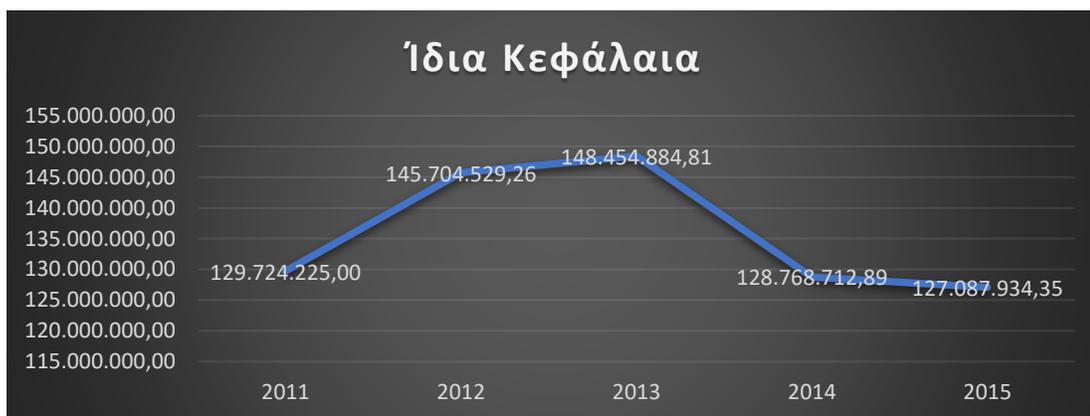
Πίνακας 3.6.3: Μικτά Κέρδη Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.6.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.6.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



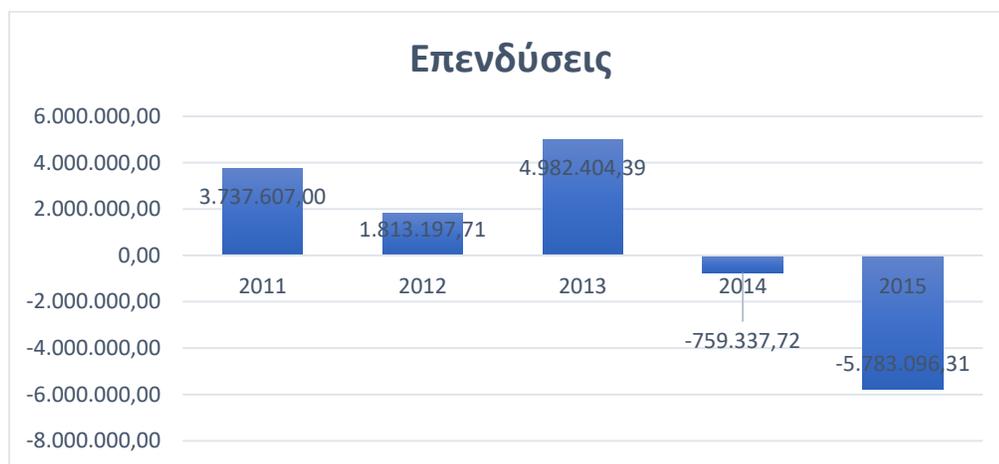
Τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν μεγάλη άνοδο μέχρι το 2011 και μεγάλη πτώση κοντά στα επίπεδα του 2011 κατά το 2014 ενώ το 2015 έχουν μικρή πάλι πτώση (Διάγραμμα 3.6.4). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -2,03% (Πίνακας 3.6.1.).

Το Σύνολο των Υποχρεώσεων έχει πτώση το 2012 αλλά άνοδο μέχρι το 2014 όπου η πτώση που σημειώνεται το 2015 είναι μεγαλύτερη από τα επίπεδα του 2011 (Διάγραμμα 3.6.5.). Έτσι η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -14,73%. Οι Επενδύσεις παρόλο που το 2013 έχουν άνοδο πάνω από τα επίπεδα του 2011 τα επόμενα δύο χρόνια εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο (Διάγραμμα 3.6.6.). Η μεταβολή του 2014/2013 είναι κατά -115,24%, του 2015/2014 κατά -661,60% ενώ γενικά η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -254,73% (Πίνακας 3.6.1.).

Πίνακας 3.6.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.6.7:Επενδύσεις Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015



3.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.

Ο πίνακας 3.7.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Κ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Πίνακας 3.7.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Α.Κ. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	1.262,00	1.153,00	-8,64%	1.283,00	11,27%
Μικτά κέρδη	4,00	-23,00	-675,00%	220,00	1056,52%
Κέρδη προ φόρων	-427,00	-527,00	-23,42%	7,00	101,33%
Ίδια Κεφάλαια	4.686,00	4.159,00	-11,25%	4.340,00	4,35%
Σύνολο Υποχρεώσεων	774,00	1.037,00	33,98%	675,00	-34,91%
Επενδύσεις	-92,00	-16,00	82,61%	33,00	306,25%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	828,00	-35,46%	950,00	14,73%	-24,72%
Μικτά κέρδη	126,00	-42,73%	120,00	-4,76%	2900,00%
Κέρδη προ φόρων	4,00	-42,86%	339,00	8375,00%	179,39%
Ίδια Κεφάλαια	4.486,00	3,36%	4.749,00	5,86%	1,34%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.281,00	89,78%	2.248,00	75,49%	190,44%
Επενδύσεις	8,00	-75,76%	1.293,00	16062,50%	1505,43%

Πίνακας 3.7.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Α.Κ. Α.Ε. 2011-2015



Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει τη μεγαλύτερη πτώση το 2014 (Διάγραμμα 3.7.1.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -24,72%.

Πίνακας 3.7.3: Μικτά Κέρδη Ο.Α.Κ. Α.Ε. 2011-2015



Τα Μικτά κέρδη εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο το 2012 με -23,00 και η μεταβολή του 2012/2011 είναι κατά -675,00%. Όμως το 2013 έχει ανοδική πορεία και παρόλο που το 2014 και 2015 παρουσιάζουν πτώση (Διάγραμμα 3.7.2.) η μεταβολή του 2015/2011 είναι θετική κατά 2900,00%. Και τα Κέρδη προ φόρων έχουν αρνητικό πρόσημο το 2011 και 2012 ενώ το 2013 και το 2014 οριακά έχουν τιμή γύρω στο μηδέν (7,00% και 4,00% αντίστοιχα). Όμως το 2015 η τιμή είναι αυξημένη (Διάγραμμα 3.7.3.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι θετική κατά 179,39% (Πίνακας 3.7.1.).

Πίνακας 3.7.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Α.Κ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.7.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015



Τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν μεγάλη πτώση το 2011 αλλά ανοδική πορεία τα επόμενα χρόνια (Διάγραμμα 3.7.4.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 1,34% (Πίνακας 3.7.1.).

Πίνακας 3.7.6:Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015



Το Σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει άνοδο από το 2013 και μετά (Διάγραμμα 3.7.5.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 190,44% (Πίνακας 3.7.1.).

Οι Επενδύσεις εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο το 2011 και 2012 (Διάγραμμα 3.7.6.) με τη μεταβολή του 2012/2011 να είναι 82,61%. Όμως το 2013 έχουν άνοδο με τη μεταβολή του 2013/2012 να είναι 306,25% (Πίνακας 3.7.1.). Βέβαια τη μεγαλύτερη άνοδο την εμφανίζει το 2015 (Διάγραμμα 3.7.6.) όπου σε σχέση με το 2014 η μεταβολή είναι κατά 16062,50%. Συνολικά η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 1505,43% (Πίνακας 3.7.1.).

Πίνακας 3.7.7: Επενδύσεις Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015



3.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Α.Ε.

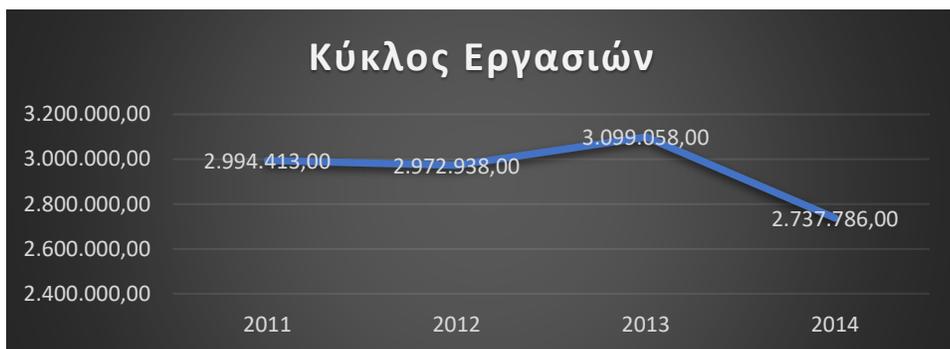
Πίνακας 3.8.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	2.994.413,00	2.972.938,00	-0,72%	3.099.058,00	4,24%
Μικτά κέρδη	455.970,00	110.458,00	-75,78%	745.281,00	574,72%
Κέρδη προ φόρων	1.108.159,00	441.828,00	-60,13%	780.079,00	76,56%
Ίδια Κεφάλαια	4.826.630,00	5.141.182,00	6,52%	5.682.538,00	10,53%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.587.996,00	1.404.813,00	-11,54%	2.048.315,00	45,81%
Επενδύσεις	1.014.126,00	223.882,00	-77,92%	301.306,00	34,58%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	2.737.786,00	-11,66%			
Μικτά κέρδη	337.224,00	-54,75%			
Κέρδη προ φόρων	786.055,00	0,77%	597.106,00	-24,04%	-46,12%
Ίδια Κεφάλαια	5.879.448,00	3,47%	6.125.712,00	4,19%	26,91%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.760.124,00	-14,07%	1.492.746,00	-15,19%	-6,00%
Επενδύσεις	197.555,00	-34,43%	403.244,00	104,12%	-60,24%

Ο πίνακας 3.8.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.ΚΕ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

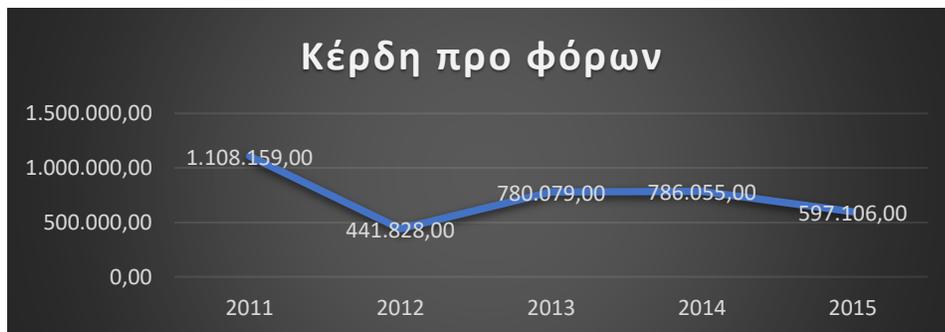
Πίνακας 3.8.2:Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.8.3:Μικτά κέρδη Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.8.4:Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



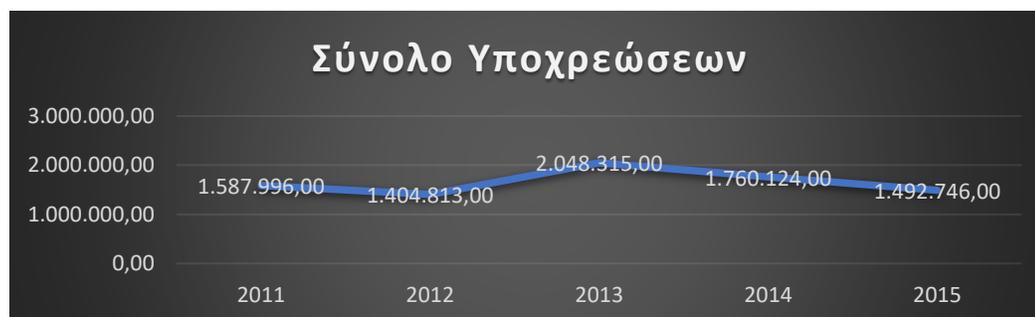
Ο Κύκλος Εργασιών έχει το 2013 σε σχέση με το 2011 άνοδο ενώ το 2014 πτώση (Διάγραμμα 3.8.1.). Η μεταβολή του 2014/2011 είναι κατά 0,91% (Πίνακας 3.8.1.). Τα Μικτά Κέρδη έχουν εναλλακτική κάθοδο και άνοδο (Διάγραμμα 3.8.2.) ενώ τα Κέρδη προ φόρων εμφανίζονται πτωτικά από το 2011 έως και το 2015 (Διάγραμμα 3.8.3.) με τη μεταβολή 2015/2011 να είναι αρνητική -46,12% (Πίνακας 3.8.1.).

Τα Ίδια Κεφάλαια έχουν όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο αύξηση (Διάγραμμα 3.8.4.) με τη μεταβολή 2015/2011 να είναι θετική 26,91% (Πίνακας 3.8.1.). Το Σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει αυξομειώσεις (Διάγραμμα 3.8.5.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι στο -6,00% (Πίνακας 3.8.1.).

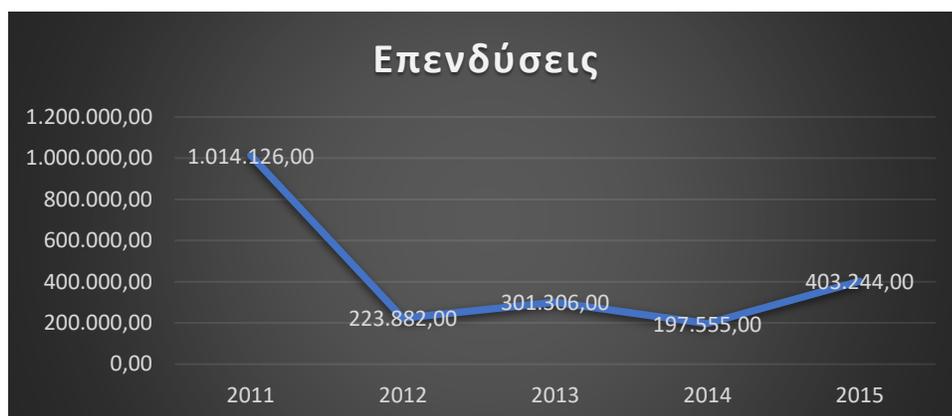
Πίνακας 3.8.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.8.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.8.7: Επενδύσεις Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015



Οι Επενδύσεις το 2012 εμφανίζουν πτώση, το 2013 ελαφρώς άνοδο και το 2014 πάλι πτώση και το 2015 άνοδο (Διάγραμμα 3.8.6.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι -60,24% (Πίνακας 3.8.1.).

3.9 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

Ο πίνακας 3.9.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Λ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

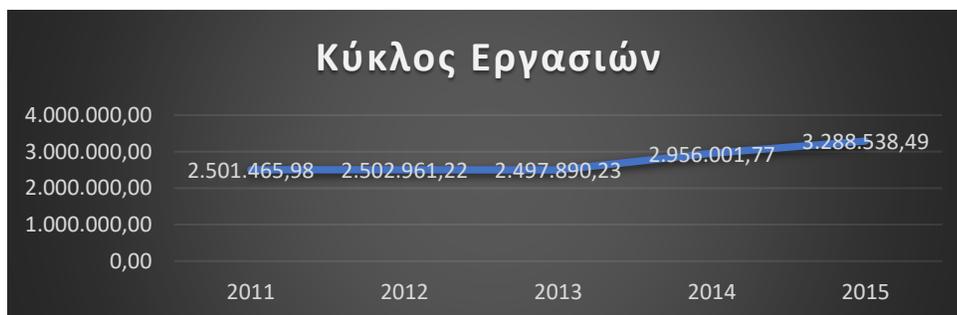
Πίνακας 3.9.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή ή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	2.501.465,9 8	2.502.961,2 2	0,06%	2.497.890,2 3	-0,20%
Μικτά κέρδη	1.004.689,6 2	1.110.325,2 1	10,51%	1.137.806,6 7	2,48%
Κέρδη προ φόρων	482.855,35	493.684,83	2,24%	606.498,18	22,85%
Ίδια Κεφάλαια	1.132.013,9 8	1.410.452,5 3	24,60%	1.743.517,4 0	23,61%
Σύνολο Υποχρεώσεων	2.193.493,6 9	2.296.362,4 4	4,69%	2.044.600,5 9	-10,96%
Επενδύσεις	-80.385,82	-38.664,46	51,90%	-73.619,15	-90,41%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	2.956.001,77	18,34%	3.288.538,49	11,25%	-38,66%
Μικτά κέρδη	1.436.548,93	26,26%	1.504.495,83	4,73%	-81,99%
Κέρδη προ φόρων	832.531,55	37,27%	986.466,48	18,49%	104,30%
Ίδια Κεφάλαια	2.338.559,77	34,13%	2.950.245,40	26,16%	160,62%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1.896.958,73	-7,22%	1.547.349,03	-18,43%	-29,46%
Επενδύσεις	239.934,72	425,91%	-112.810,21	-147,02%	-40,34%

Ο Κύκλος εργασιών εμφανίζει άνοδο το 2012, κάθοδο το 2013 και άνοδο τα έτη 2014 και 2015 (Διάγραμμα 3.9.1.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -38,66% (Πίνακας 3.9.1.). Ίδια πορεία εμφανίζουν και τα Μικτά Κέρδη (Διάγραμμα 3.9.2.) ενώ η μεταβολή 2015/2011 είναι -81,99% (Πίνακας 3.9.1.).

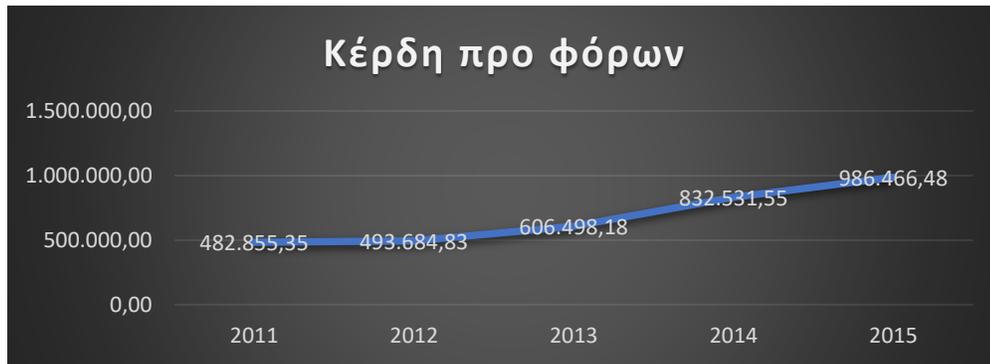
Πίνακας 3.9.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Α.Α. Α.Ε. 2011-2015



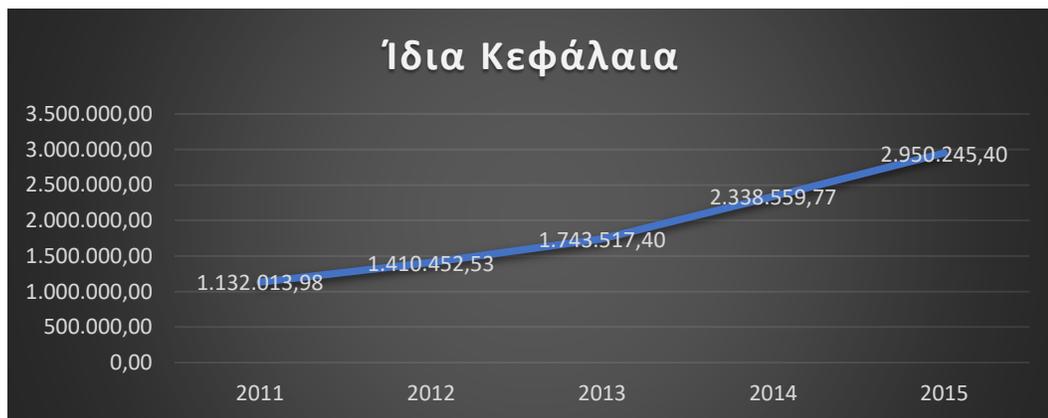
Πίνακας 3.9.3: Μικτά κέρδη Ο.Α.Α. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.9.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.9.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015



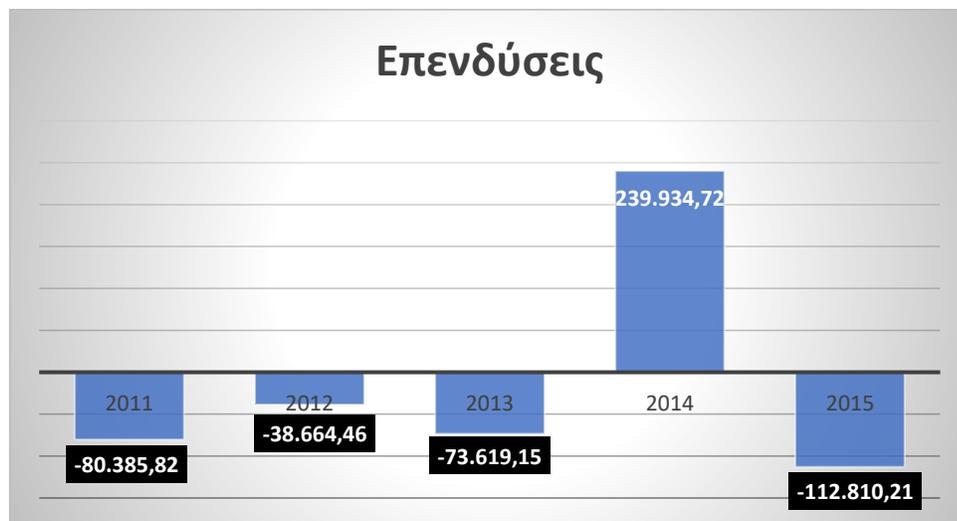
Τα Κέρδη προ φόρων έχουν ανοδική πορεία όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 3.9.3.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 104,30% (Πίνακας 3.9.1.). Ίδια πορεία ακολουθούν και τα Ίδια Κεφάλαια (Διάγραμμα 3.9.4.) ενώ η μεταβολή 2015/2011 είναι 160,62% (Πίνακας 3.9.1.).

Το Σύνολο των Υποχρεώσεων από το 2012 και μετά εμφανίζει πτωτική πορεία (Διάγραμμα 3.9.5.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -29,46% (Πίνακας 3.9.1.). Οι Επενδύσεις έχουν αρνητικό πρόσημο από το 2011 έως και το 2013 με τη μεγαλύτερη μείωση να εμφανίζεται το 2011 (-80385,32). Το 2014 υπάρχει αύξηση ενώ το 2015 πάλι είναι αρνητικές (Διάγραμμα 3.9.6.). Η μεταβολή του 2014/2013 είναι 425,91% ενώ η μεταβολή του 2015/2014 είναι κατά -147,02%. Γενικά όμως η μεταβολή του 2015/2011 είναι -40,34% (Πίνακας 3.9.1.).

Πίνακας 3.9.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Α.Α. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.9.7: Επενδύσεις Ο.Α.Α. Α.Ε. 2011-2015



3.10 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.

Ο πίνακας 3.10.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Πίνακας 3.10.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	678.312.417,00	5.336.308,07	-99,21%	5.518.566,20	3,42%
Μικτά κέρδη	2.290.769,49	1.508.194,04	-34,16%	2.487.158,69	64,91%
Κέρδη προ φόρων	70.782,39	1.721.985,57	2332,79%	9.015.167,25	423,53%
Ίδια Κεφάλαια	49.347.808,15	50.579.175,70	2,50%	57.217.809,76	13,13%
Σύνολο Υποχρεώσεων	4.275.665,34	4.993.517,85	16,79%	7.501.412,71	50,22%
Επενδύσεις	614.920,10	212.044,78	-65,52%	331.550,60	56,36%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	5.579.308,72	1,10%	5.753.311,62	3,12%	-183,34%
Μικτά κέρδη	2.497.605,47	0,42%	2.564.994,67	2,70%	-4,3%
Κέρδη προ φόρων	617.701,15	-93,15%	12.384.127,23	1904,87%	17396,06%
Ίδια Κεφάλαια	61.535.942,09	7,55%	48.911.211,95	-20,52%	0,88%
Σύνολο Υποχρεώσεων	4.247.906,62	-43,37%	4.923.830,45	15,91%	15,16%
Επενδύσεις	552.819,60	66,74%	1.522.110,80	175,34%	147,53%

Πίνακας 3.10.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015



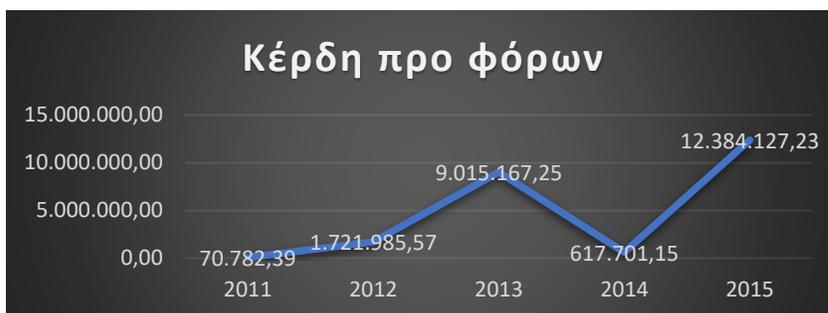
Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει μεγάλη πτώση του 2012 (Διάγραμμα 3.10.1) ενώ η μεταβολή του 2012/2011 είναι -99,21% (Πίνακας 3.10.1). Τα επόμενα χρόνια τα κέρδη του Οργανισμού είναι σχεδόν σταθερά. Η μεταβολή του 2015/2011 είναι -183,34%.

Πίνακας 3.10.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

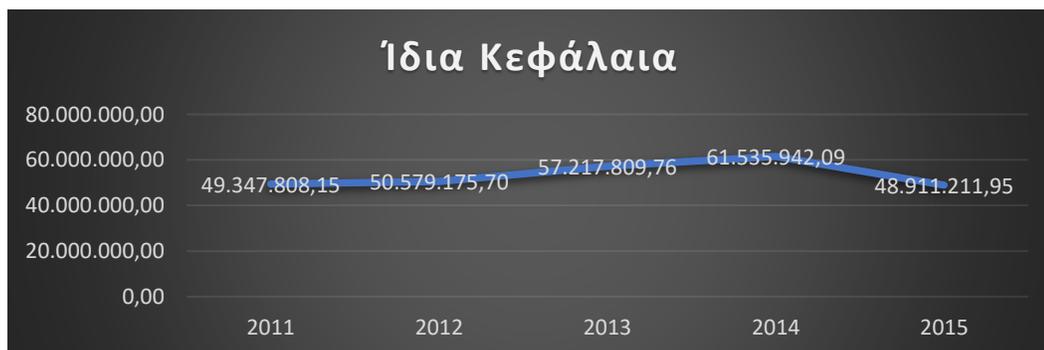


Τα Μικτά Κέρδη εμφανίζουν πτώση το 2012 και άνοδο τα επόμενα χρόνια (Διάγραμμα 3.10.2.). Η μεταβολή 2015/2011 είναι -4,3% (Πίνακας 3.10.1.). Τα Κέρδη προ φόρων εμφανίζουν μεγάλη άνοδο μέχρι το 2013, μεγάλη πτώση το 2014 και πάλι μεγάλη άνοδο το 2015 (Διάγραμμα 3.10.3.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι 17396,06% (Πίνακας 3.10.1.).

Πίνακας 3.10.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.10.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

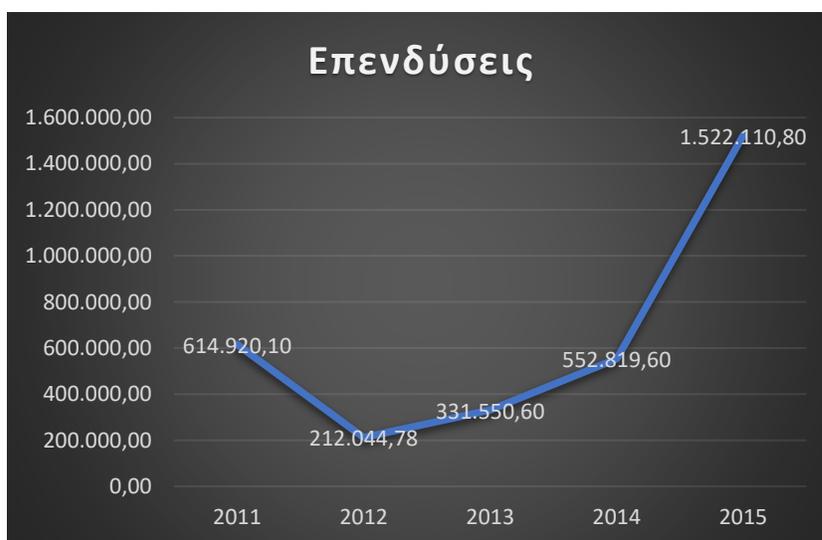


Τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν άνοδο μέχρι το 2014 και μικρή πτώση του 2015 (Διάγραμμα 3.10.4.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 0,88% (Πίνακας 3.10.1.). Το Σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει άνοδο μέχρι το 2013, πτώση τον επόμενο χρόνο και πάλι άνοδο το 2015 (Διάγραμμα 3.10.5.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι 15,16% (Πίνακας 3.10.1.). Οι Επενδύσεις μετά το 2012 εμφανίζουν άνοδο (Διάγραμμα 3.10.6.).

Πίνακας 3.10.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Α.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.10.7: Επενδύσεις Ο.Α.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015



3.11 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α.Ε.

Πίνακας 3.11.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

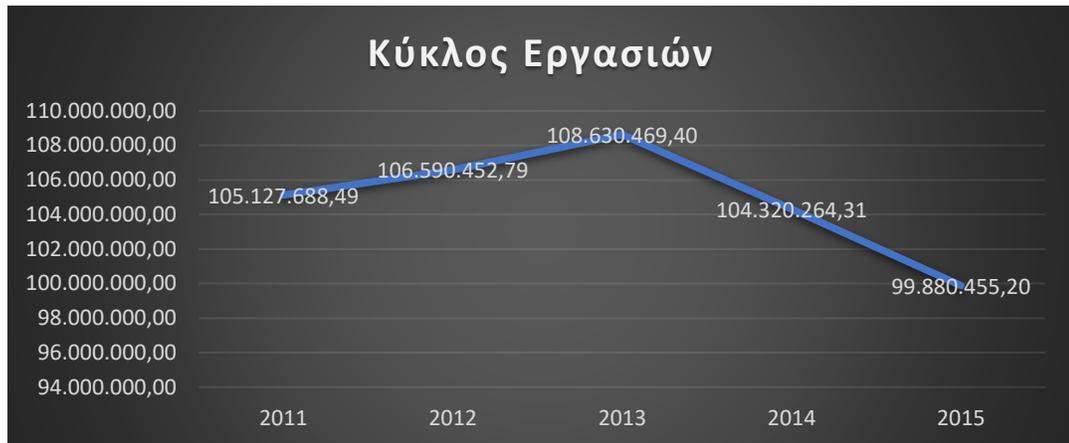
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	105.127.688,49	106.590.452,79	1,39%	108.630.469,40	1,91%
Μικτά κέρδη	14.603.283,69	19.934.259,50	36,51%	22.224.256,72	11,49%
Κέρδη προ φόρων	10.716.210,28	6.323.537,27	-40,99%	11.824.617,21	86,99%
Ίδια Κεφάλαια	155.046.212,42	159.753.304,18	3,04%	166.014.419,63	3,92%
Σύνολο Υποχρεώσεων	234.986.439,50	229.055.544,90	-2,52%	220.504.746,77	-3,73%
Επενδύσεις	8.521.640,69	4.677.539,91	-45,11%	7.636.528,68	63,26%

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	104.320.264,31	-3,97%	99.880.455,20	-4,26%	-7,26%
Μικτά κέρδη	22.958.410,89	3,30%	26.150.566,01	13,90%	320,90%
Κέρδη προ φόρων	8.891.464,98	-24,81%	9.772.290,19	9,91%	-8,81%
Ίδια Κεφάλαια	168.585.627,93	1,55%	174.315.810,88	3,40%	12,43%
Σύνολο Υποχρεώσεων	213.929.719,00	-2,98%	193.661.273,79	-9,47%	-17,59%
Επενδύσεις	2.282.849,32	-70,11%	647.642,66	-71,63%	-92,40%

Ο πίνακας 3.11.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Π. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015. Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει άνοδο μέχρι και το 2013 και πτώση τα επόμενα χρόνια (Διάγραμμα 3.11.1.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι -7,26% (Πίνακας 3.11.1.). Αντίθετα τα Μικτά Κέρδη εμφανίζουν άνοδο όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 3.11.2.) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι 320,90% (Πίνακας 3.11.1.).

Η πορεία των Κερδών προ φόρου ακολουθεί εναλλασσόμενη πορεία καθόδου και ανόδου (Διάγραμμα 3.11.3.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι -8,81% (Πίνακας 3.11.1.).

Πίνακας 3.11.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015



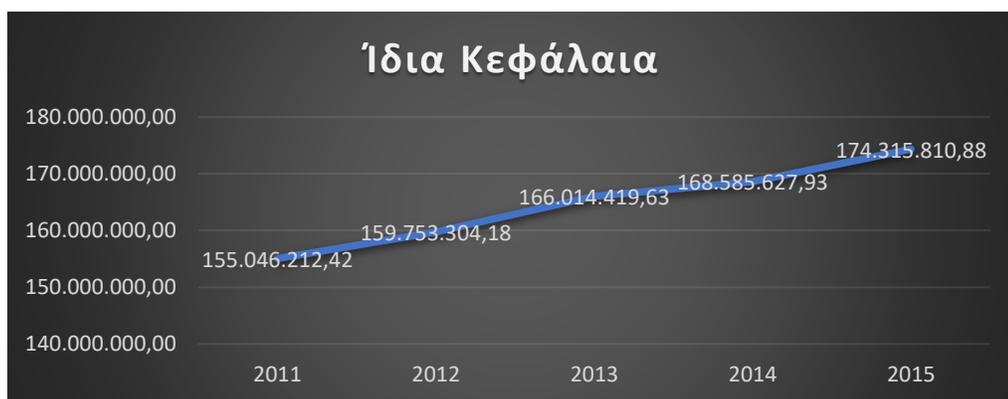
Πίνακας 3.11.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.11.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.11.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Α.Π. Α.Ε. 2011-2015

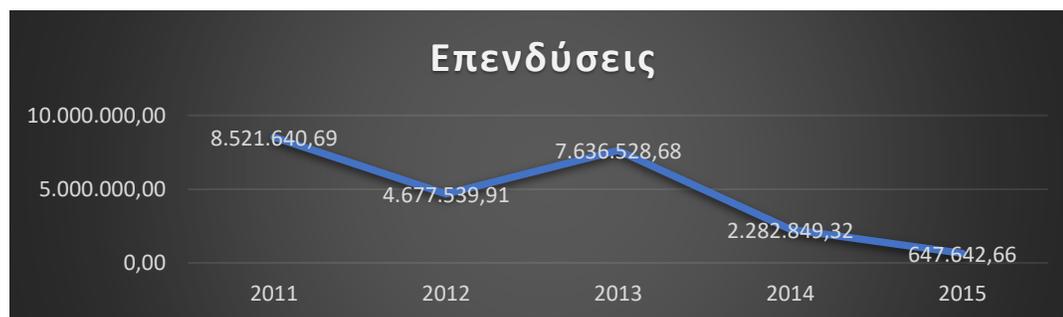


Τα Ίδια Κεφάλαια έχουν ανοδική πορεία όλα αυτά τα χρόνια (Διάγραμμα 3.11.4.) και η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά 12,43% (Πίνακας 3.11.1.). Αντίθετα το Σύνολο των Υποχρεώσεων έχει πτωτική πορεία (Διάγραμμα 3.11.5.)

Πίνακας 3.11.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Α.Π. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.11.7: Επενδύσεις Ο.Α.Π. Α.Ε. 2011-2015



Οι Επενδύσεις εμφανίζουν πτώση το 2012, άνοδο το 2013 και μετά ξανά πτώση έως και το 2015 (Διάγραμμα 3.11.6.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι -92,40% (Πίνακας 3.11.1.).

3.12 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΙΝΑΣ Α.Ε.

Πίνακας 3.12.1: Οικονομικά μεγέθη Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015

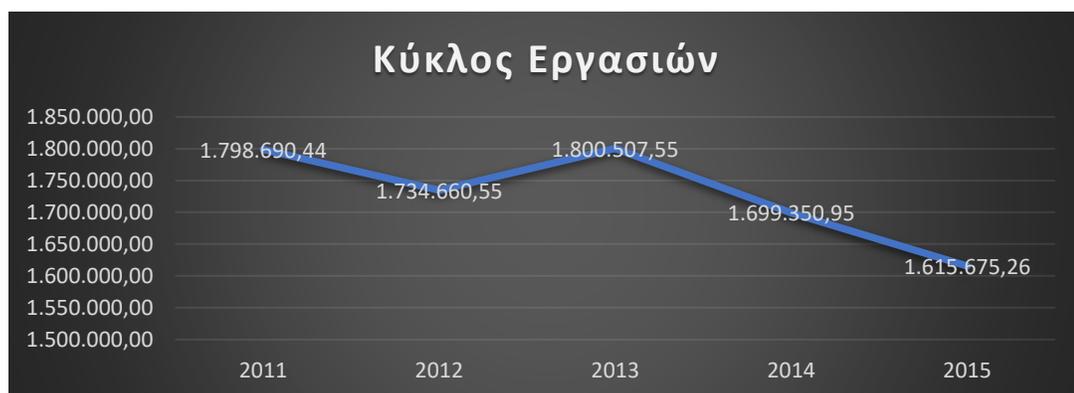
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2013	Μεταβολή 2013/2012
Κύκλος Εργασιών	1.798.690,44	1.734.660,55	-3,56%	1.800.507,55	3,80%
Μικτά κέρδη	59.983,29	154.441,63	157,47%	572.359,87	270,60%
Κέρδη προ φόρων	25.312,35	-256.889,46	-1114,88%	441.110,85	271,71%
Ίδια Κεφάλαια	4.437.954,46	3.547.234,28	-20,07%	1.981.703,80	-44,13%
Σύνολο Υποχρεώσεων	384.575,55	409.526,92	6,49%	4.218.856,32	930,18%
Επενδύσεις				-202.714,41	

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	2014	Μεταβολή 2014/2013	2015	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Κύκλος Εργασιών	1.699.350,95	-5,62%	1.615.675,26	-4,92%	-12,36%
Μικτά κέρδη	385.331,80	-32,68%	500.303,73	29,84%	191,31%
Κέρδη προ φόρων	244.773,33	-44,51%	221.469,04	-9,52%	774,94%
Ίδια Κεφάλαια	2.103.124,41	6,13%	2.338.512,75	11,19%	-47,31%
Σύνολο Υποχρεώσεων	4.070.429,31	-3,52%	3.142.286,65	-22,80%	717,08%
Επενδύσεις	-187.162,29	7,67%	-196.843,53	-5,17%	

Ο πίνακας 3.12.1. αποτυπώνει τα οικονομικά μεγέθη του Ο.Λ.Ρ. ΑΕ από το 2011 έως και το 2015.

Ο Κύκλος Εργασιών εμφανίζει πτώση το 2012, άνοδο το 2013 και πτώση μετά έως και το 2015 (Διάγραμμα 3.12.1.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι -12,36% (Πίνακας 3.12.1.).

Πίνακας 3.12.2: Κύκλος Εργασιών Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.12.3: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Τα Μικτά κέρδη εμφανίζουν άνοδο από το 2011 έως και το 2013 ενώ πτώση υπάρχει το 2014. Το 2015 έχουν άνοδο (Διάγραμμα 3.12.2.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι 191,31% (Πίνακας 3.12.1.).

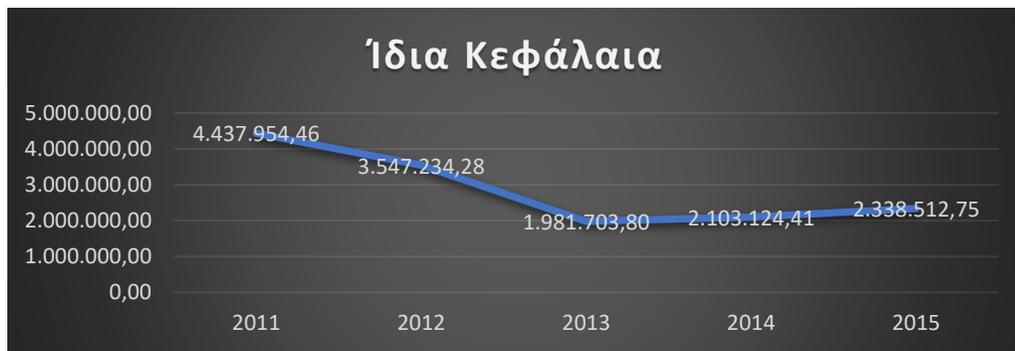
Τα Κέρδη προ φόρων έχουν πτώση το 2012, μεγάλη άνοδο το 2013 και πτώση το 2014 - 2014 (Διάγραμμα 3.12.3.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι 774,94% (Πίνακας 3.12.1.). Τα Ίδια Κεφάλαια εμφανίζουν πτώση από το 2011 έως και το 2013 ενώ τα υπόλοιπα χρόνια εμφανίζεται ανοδική πορεία (Διάγραμμα 3.12.4.). Η μεταβολή του 2015/2011 είναι κατά -47,31% (Πίνακας 3.12.1.).

Το Σύνολο των Υποχρεώσεων εμφανίζει μεγάλη άνοδο το 2013 ενώ τα υπόλοιπα χρόνια έχουν πτώση (Διάγραμμα 3.12.5) ενώ η μεταβολή του 2015/2011 είναι 717,08% (Πίνακας 3.12.1.).

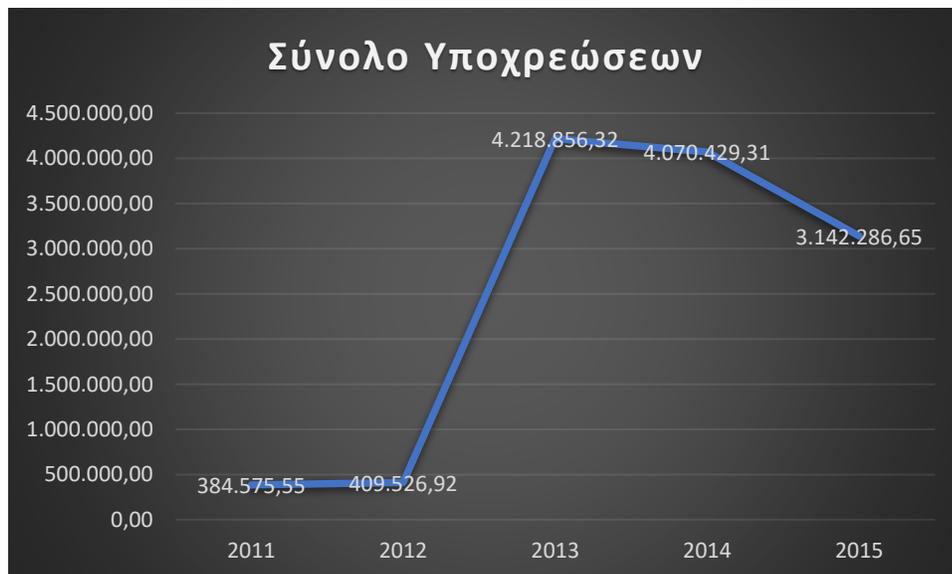
Πίνακας 3.12.4: Κέρδη προ φόρων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.12.5: Ίδια Κεφάλαια Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.12.6: Σύνολο Υποχρεώσεων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Πίνακας 3.12.7: Επενδύσεις Ο.Α.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Αντίθετα οι Επενδύσεις έχουν αρνητικό πρόσημο από το 2013 και εξής (Διάγραμμα 3.12.6.).

4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό θα πραγματοποιήσουμε χρηματοοικονομική ανάλυση όλων των οργανισμών λιμένων Ελλάδας. Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι η αξιοποίηση των δεδομένων τα οποία παίρνουμε από τις οικονομικές ή λογιστικές καταστάσεις των επιχειρήσεων. Ο σκοπός που αυτή πραγματοποιείται είναι γιατί μπορούμε να διερευνήσουμε και έτσι να διαπιστώσουμε τη δομή των στοιχείων της περιουσίας της επιχείρησης. Έτσι, μπορούμε να ανακαλύψουμε ποια στοιχεία του ισολογισμού είναι επικερδή ή ποια στοιχεία εμφανίζουν αδυναμία για να μπορέσουμε να προβούμε στις ανάλογες ενέργειες ώστε αυτά να βελτιωθούν και κατ' επέκταση να καλυτερέψει και η πορεία της επιχείρησης (Φίλιος, 1996: 41). Η μέθοδος που ακολουθήθηκε ήταν η οριζόντια ανάλυση γιατί με αυτή μπορούμε να συγκρίνουμε και να αξιολογήσουμε τα στοιχεία των ισολογισμών και να διαπιστώσουμε τις μεταβολές της χρηματοοικονομικής θέσης της επιχείρησης δύο ή περισσότερων ετών. Εμείς χρησιμοποιήσαμε τα έτη 2011 έως 2015 για τους οργανισμούς λιμένων Ελλάδος.

Οι αριθμοδείκτες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν είναι οι εξής:

1. Αριθμοδείκτης ρευστότητας:
 - i. Γενικής ή έμμεσης ρευστότητας
 - ii. Ειδικής ή άμεσης ρευστότητας
 - iii. Παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων.
2. Αριθμοδείκτης δραστηριότητας:
 - i. Ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
 - ii. Ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού
 - iii. Ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων
 - iv. Κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων.

3. Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας:
 - i. Μεικτού περιθωρίου
 - ii. Καθαρού κέρδους
 - iii. Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων.

4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (Liquidity Ratios)

Ο βασικός σκοπός μιας επιχείρησης είναι να διατηρεί βραχυχρόνια σε ικανοποιητικό βαθμό την ρευστότητά της καθώς αυτή αντικατοπτρίζει μια υγιή χρηματοοικονομική θέση της επιχείρησης. Η ρευστότητα σημαίνει τα μετρητά και τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού της επιχείρησης (καταθέσεις σε τράπεζα, βραχυπρόθεσμα αξιόγραφα, επιταγές, συναλλαγματικά γραμμάτια κ.λπ.) τα οποία χρησιμοποιεί η επιχείρηση ώστε να μπορέσει να εξοφλήσει τις άμεσες υποχρεώσεις της.

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας προκύπτουν από στοιχεία του ισολογισμού κυρίως από τα βραχυχρόνια στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού. Ο υπολογισμός τους αποτελεί πολύτιμη βοήθεια για τη διοίκηση της επιχείρησης γιατί της επιτρέπει να ελέγχει κατά πόσο γίνεται η κατάλληλη χρήση των κεφαλαίων κίνησης και εάν τα κεφάλαια αυτά είναι επαρκή σε σύγκριση με τις εργασίες της (Γεωργόπουλος, 2014).

4.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής ή Έμμεσης Ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε το σύνολο των κυκλοφοριακών στοιχείων με το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Ο τύπος είναι ο εξής:

$$\text{Γενική ή Έμμεση ρευστότητα} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{απαιτήσεις} + \text{αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Ο τιμή που είναι καλύτερη για τον δείκτη αυτό είναι πάνω από τη μονάδα και μέχρι το 3 ή το 4 και μας δείχνει ότι η επιχείρηση έχει επαρκή ρευστότητα για να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή τόσο μεγαλύτερο είναι και το περιθώριο ασφαλείας της επιχείρησης.

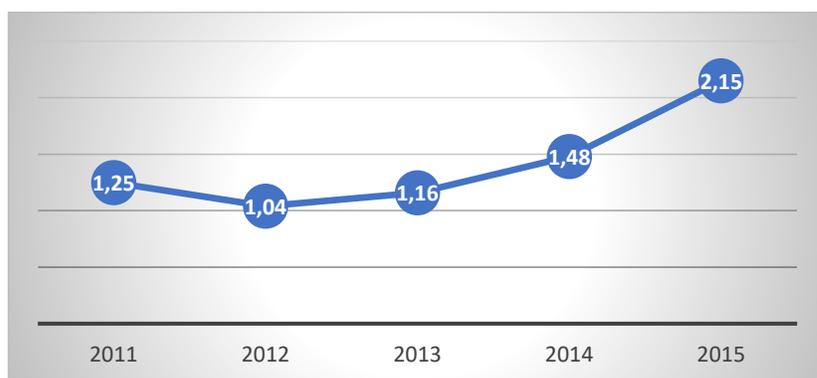
Βέβαια, μία τιμή αρκετά μεγάλη, όπως πάνω από το 10, δεν είναι και απαραίτητα κακή, αλλά μπορεί να σημαίνει μη αποδοτική συσσώρευση ρευστών στοιχείων σε αντίθεση με την τιμή μικρότερη του 1 που σημαίνει ότι η επιχείρηση θα αντιμετωπίσει δυσκολίες στην εξόφληση των τρεχουσών υποχρεώσεών της (Νιάρχος, 2004).

Επίσης μια τιμή ίση με τη μονάδα σημαίνει ισότητα ανάμεσα στο κυκλοφοριακό ενεργητικό και τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις οπότε η κατάσταση είναι οριακή (Γεωργόπουλος, 2014).

Πίνακας 4.2.1: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{2366589+34241}{319422} = 1,25$
2012	$\frac{488622}{467414} = 1,04$
2013	$\frac{507152}{437664} = 1,16$
2014	$\frac{509831}{343762} = 1,48$
2015	$\frac{746254}{346470} = 2,15$

Διάγραμμα 4.2.1: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

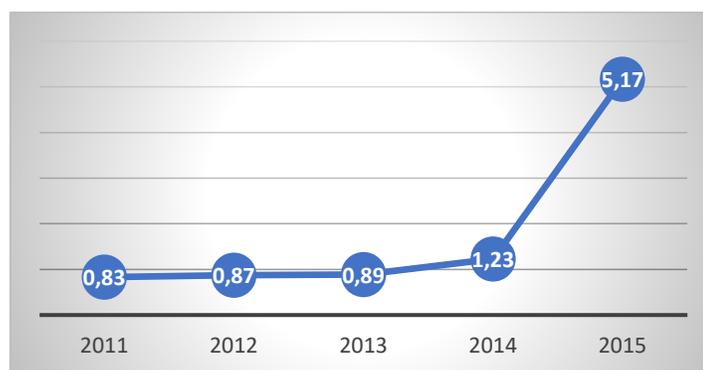


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. (πίνακα 4.2.1.1 και το διάγραμμα 4.2.1.1.) έχει όλη την εξεταζόμενη περίοδο έχει τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.2: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1195759,10+296860,42}{1801715,60} = 0,83$
2012	$\frac{1388910,83+308728,39}{1950866,04} = 0,87$
2013	$\frac{1316236,37+307944,58}{1820797,38} = 0,89$
2014	$\frac{1509168,81+310686,57}{1478423,64} = 1,23$
2015	$\frac{1490787,46+302142,37}{346628,68} = 5,17$

Διάγραμμα 4.2.2: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.

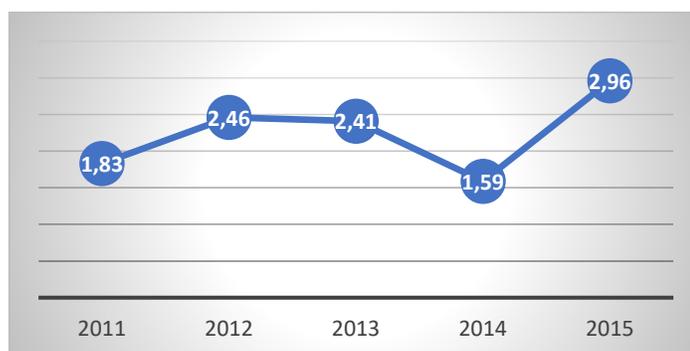


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. (πίνακας 4.2.1.2. και διάγραμμα 4.2.1.2.) έχει από το 2011 και έως και το 2013 το δείκτη κάτω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει αδυναμία στην κάλυψη των τρεχουσών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών του. Όμως επειδή αυτός ο δείκτης την περίοδο αυτή βρίσκεται κοντά στη μονάδα βελτιώθηκε το 2014 φτάνοντας στο 1,23 πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Κατά το 2015 ο δείκτης έφτασε στο 5,17.

Πίνακας 4.2.3: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1104194,37}{602532,50} = 1,83$
2012	$\frac{2649926,26}{1075825381} = 2,46$
2013	$\frac{3345287,11}{1387239,64} = 2,41$
2014	$\frac{2524338,76}{1584456,31} = 1,59$
2015	$\frac{4290699,12}{1448367,29} = 2,96$

Διάγραμμα 4.2.3: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

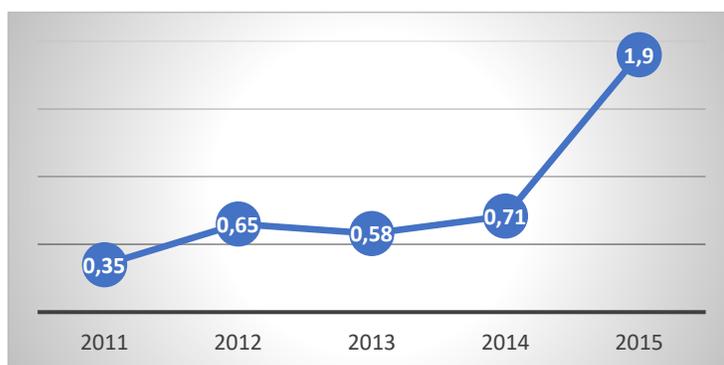


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. (πίνακας 4.2.1.3 και διάγραμμα 4.2.1.3.) έχει όλη την εξεταζόμενη περίοδο τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.4: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{663417}{1889176} = 0,35$
2012	$\frac{1260550}{1941882} = 0,65$
2013	$\frac{1304354}{2239743} = 0,58$
2014	$\frac{1625502}{2274613} = 0,71$
2015	$\frac{1711788}{901014} = 1,90$

Διάγραμμα 4.2.4 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

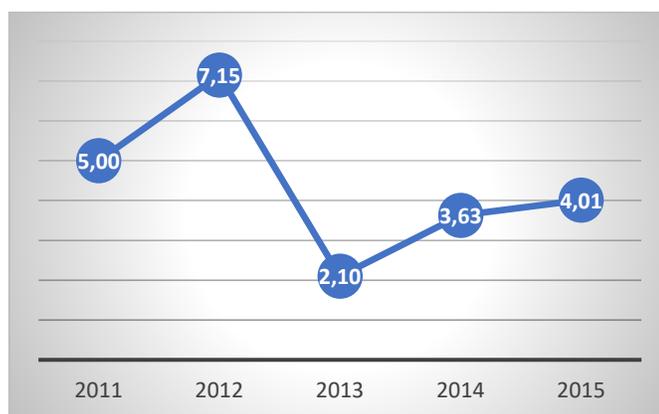


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.4.) έχει από το 2011 και έως και το 2014 το δείκτη κάτω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει αδυναμία στην κάλυψη των τρεχουσών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών του. Όμως ο δείκτης βελτιώθηκε το 2015 φτάνοντας στο 1,90 πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.5: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1180709+2964388+88167}{848279} = 5,0$
2012	$\frac{1382322+3340144+61716}{669335} = 7,15$
2013	$\frac{3280062+2547243+61647}{2813070} = 2,1$
2014	$\frac{1782650+3279935+40479}{1406405} = 3,63$
2015	$\frac{2862512+2653291+34759}{1382304} = 4,01$

Διάγραμμα 4.2.5: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.

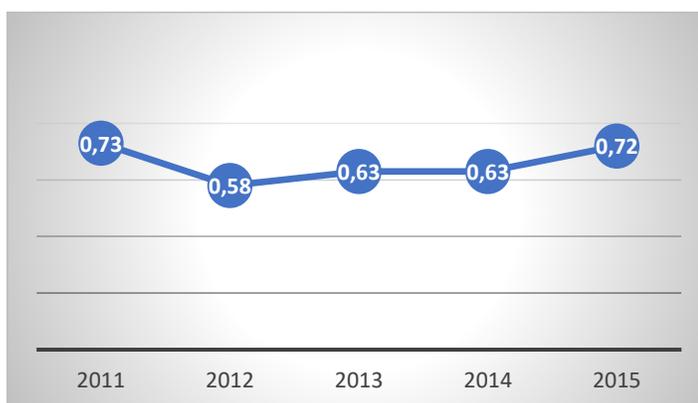


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.5.) έχει από το 2011 και έως και το 2015 το δείκτη πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.6: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{7023999+1786935}{11987217} = 0,73$
2012	$\frac{4585298,56+1662062,41}{10807987,34} = 0,58$
2013	$\frac{5251576,54+1987085,25}{11412398,53} = 0,63$
2014	$\frac{6063572,08+1688618,45}{12233946,52} = 0,63$
2015	$\frac{4613750,76+1625442,06}{8643049,13} = 0,72$

Διάγραμμα 4.2.6: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

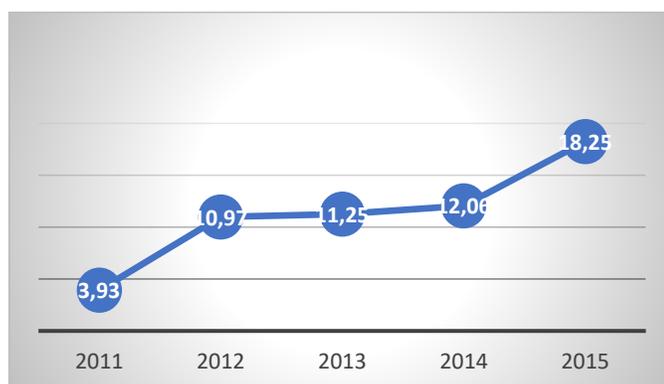


Παρατηρούμε ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε.(πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.6.) όλη την εξεταζόμενη περίοδο έχει τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας κάτω από τη μονάδα που σημαίνει ότι δεν έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.7: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{409}{104} = 3,93$
2012	$\frac{856}{78} = 10,97$
2013	$\frac{855}{76} = 11,25$
2014	$\frac{1086}{90} = 12,06$
2015	$\frac{1424}{78} = 18,25$

Διάγραμμα 4.2.7: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

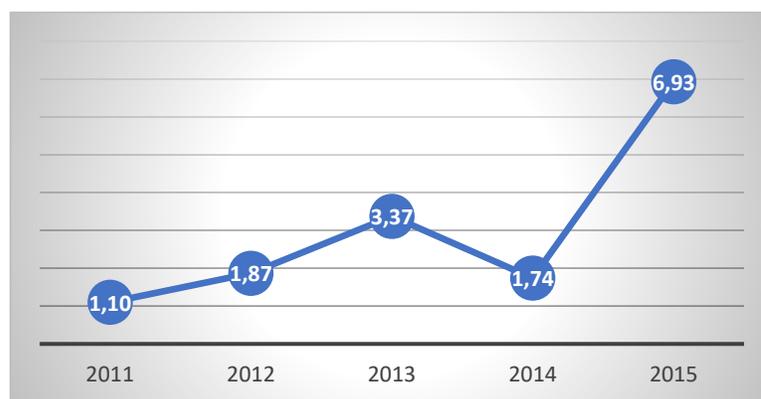


Παρατηρούμε ότι (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.7.) ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. έχει όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο τον δείκτη πάνω από τη μονάδα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.8: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Κ.Ε. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1030606}{938107} = 1,10$
2012	$\frac{1519431}{812969} = 1,87$
2013	$\frac{2199121}{652458} = 3,37$
2014	$\frac{2203594}{1263817} = 1,74$
2015	$\frac{5888467}{849753} = 6,93$

Διάγραμμα 4.2.8: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

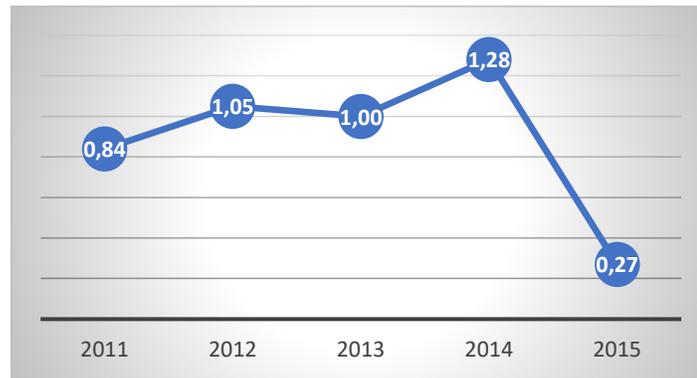


Παρατηρούμε ότι (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.8.) ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη περίοδο έχει τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.9: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{718172,63}{856754,85} = 0,84$
2012	$\frac{999260,34}{946953,20} = 1,05$
2013	$\frac{766674,45}{769306,39} = 1,00$
2014	$\frac{846795,25}{661245,89} = 1,28$
2015	$\frac{1211062,65}{4497594,43} = 0,27$

Διάγραμμα 4.2.9: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

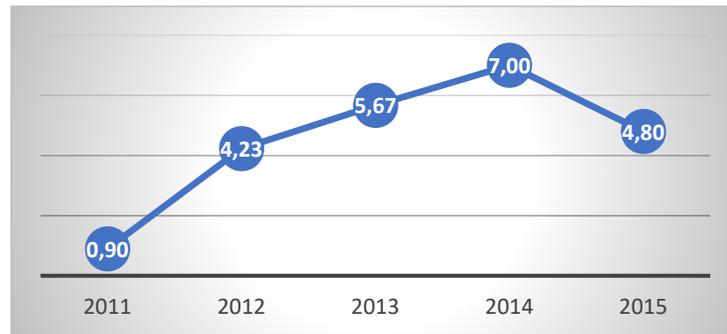


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.9.) ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. παρουσιάζει αυξομειώσεις ως προς τον αριθμοδείκτη γενικής ή Έμμεσης ρευστότητας. Έτσι κατά το 2011 ο δείκτης είχε τιμή 0,84 που σημαίνει ότι ο οργανισμός δεν μπορούσε να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Όμως ο δείκτης βελτιώθηκε κατά τα επόμενα χρόνια και ήταν πάνω από τη μονάδα για να ξαναπέσει κατά το 2015 στα 0,27.

Πίνακας 4.2.10: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1771563,44+41761,74}{2020707,43} = 0,90$
2012	$\frac{4813895,20+3895442,80+65300,00}{2072263,83} = 4,23$
2013	$\frac{5652683,17+4309810,79+64255,00}{1769223,43} = 5,67$
2014	$\frac{5508195,61+5665487,76+52400,00}{1603615,26} = 7,00$
2015	$\frac{4583995,33+5431914,01+47290,00}{2056829,98} = 4,80$

Διάγραμμα 4.2.10: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.

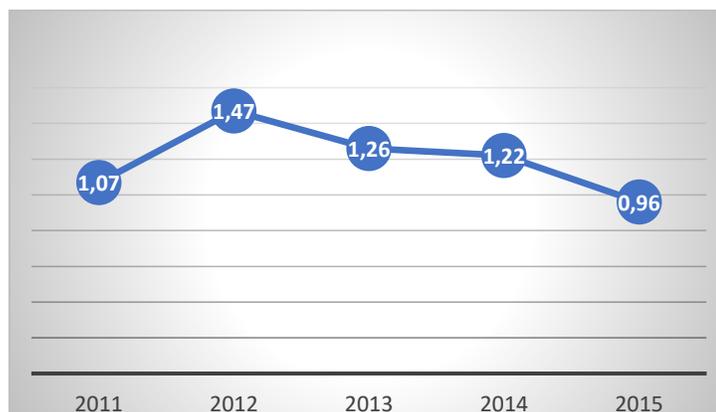


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.10.) ότι ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. μόνο κατά το 2011 παρουσίασε πρόβλημα ως προς την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών του. Όμως τα επόμενα χρόνια ο αριθμοδείκτης γενικής ή έμμεσης ρευστότητας βρίσκεται πάνω από την μονάδα που σημαίνει ότι ο οργανισμός μπορεί και ανταπεξέρχεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.11: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{26542813,48+1633915,71}{26391654,42} = 1,07$
2012	$\frac{31667110,52+1900395,15}{22820894,34} = 1,74$
2013	$\frac{27570298,53+2206794,87}{23589174,57} = 1,26$
2014	$\frac{25208189,07+2136621,95}{22354944,61} = 1,22$
2015	$\frac{20341478,57+2196957,54}{23416851,71} = 0,96$

Διάγραμμα 4.2.11: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.

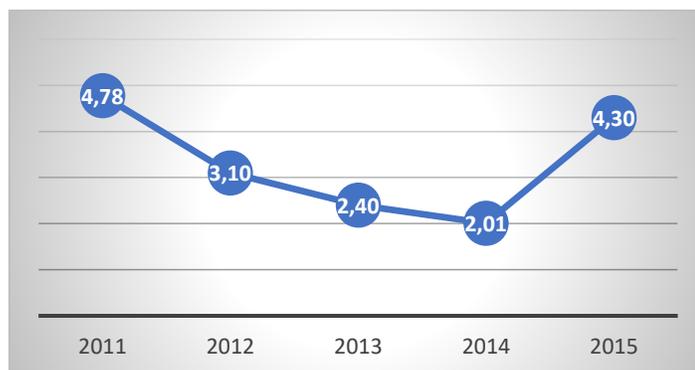


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.11.) ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη περίοδο έχει τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του εκτός από το 2015 όπου ο δείκτης οριακά βρίσκεται κάτω από τη μονάδα (0,96).

Πίνακας 4.2.12: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1115023,81+723754,26}{384575,55} = 4,78$
2012	$\frac{832151,20+439466,69}{409526,92} = 3,10$
2013	$\frac{1277680,04+588667,08}{777076,35} = 2,40$
2014	$\frac{1199650,87+267108,24}{72838,00} = 2,01$
2015	$\frac{807137,58+602279,12}{328273,84} = 4,30$

Διάγραμμα 4.2.12: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.



Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.2.1.12.) ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη περίοδο έχει τον δείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει μεγάλο περιθώριο ασφαλείας ώστε να μπορεί να καλύψει τις τρέχουσες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

4.2.2 Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας (Quick Ratio)

Ο αριθμοδείκτης αυτός χρησιμοποιεί εκείνα τα στοιχεία του Ενεργητικού τα οποία μπορούν εύκολα και γρήγορα να μετατραπούν σε μετρητά, ενώ αγνοεί όλα τα στοιχεία του Κυκλοφορούντος Ενεργητικού τα οποία δεν μπορούν να ρευστοποιηθούν εύκολα (Νιάρχος, 2004). Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Έμμεση ρευστότητα} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

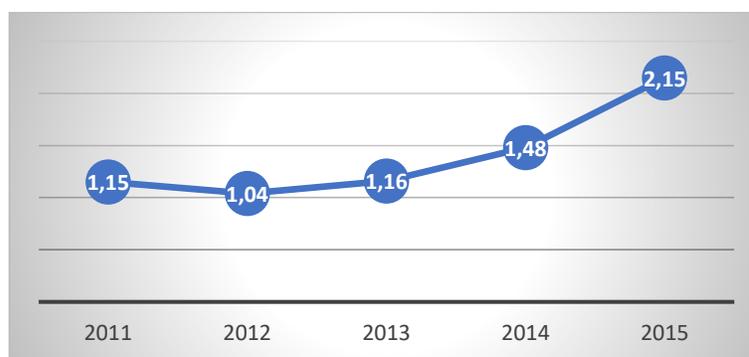
Οι επιθυμητές τιμές του δείκτη αυτού είναι γύρω στη μονάδα. Εάν η επιχείρηση έχει τον αριθμοδείκτη αυτό μικρότερο της μονάδας τότε, η επιχείρηση αδυνατεί να ανταπεξέλθει στις

βραχυπρόθεσμη υποχρεώσεις της καθώς τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της δεν είναι αρκετά για να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες της.

Πίνακας 4.2.13: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{366589}{319422} = 1,15$
2012	$\frac{488622}{467414} = 1,04$
2013	$\frac{507152}{437664} = 1,16$
2014	$\frac{509831}{343762} = 1,48$
2015	$\frac{746254}{346470} = 2,15$

Διάγραμμα 4.2.13: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

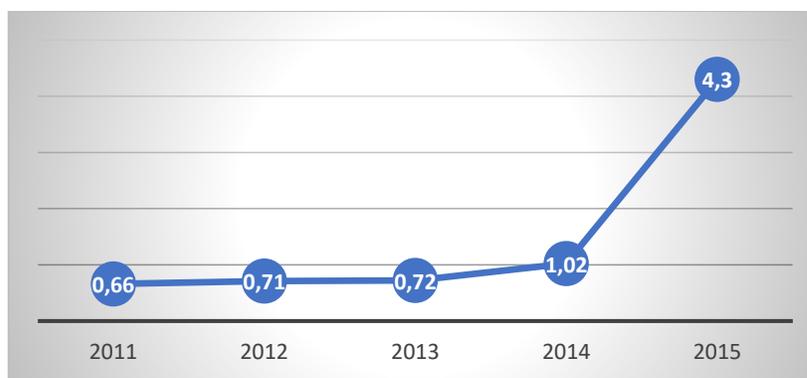


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.2.2.1.) ότι ο Ο.Λ.Α. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από 1,15 έως 2,15 όλη αυτή τη χρονική περίοδο. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.14: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1195759,10}{1801715,60} = 0,66$
2012	$\frac{1388910,83}{1950866,04} = 0,71$
2013	$\frac{1316236,37}{1820797,38} = 0,72$
2014	$\frac{1509168,81}{1478423,64} = 1,02$
2015	$\frac{1490787,46}{346628,68} = 4,30$

Διάγραμμα 4.2.14: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.

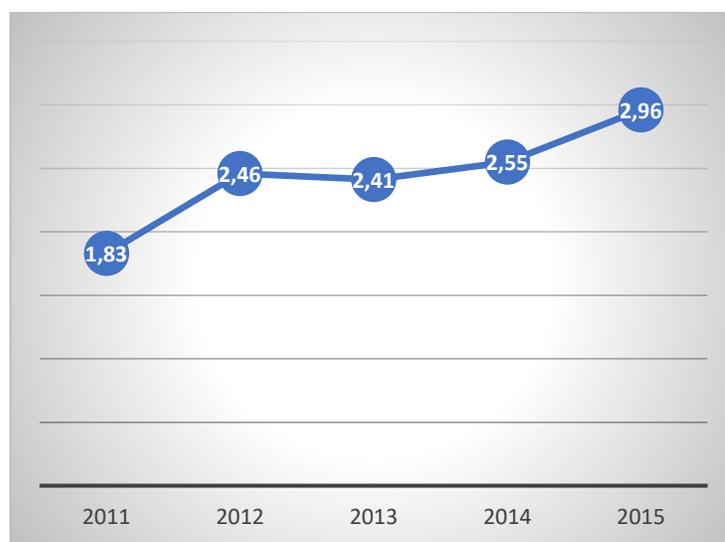


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.2. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. από το 2011 έως και το 2013 έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από 0,66 έως 0,72 που σημαίνει ότι επειδή ο δείκτης είναι κάτω από τη μονάδα ο Οργανισμός δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Η κατάσταση όμως αυτή αλλάζει τα επόμενα δύο χρόνια όπου οι τιμές του δείκτη είναι 1,02 και 4,3.

Πίνακας 4.2.15: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{558439,07+545755,30}{602532,50} = 1,83$
2012	$\frac{644276,70+2005649,56}{1075825,81} = 2,46$
2013	$\frac{806868,01+2538419,10}{1387239,64} = 2,41$
2014	$\frac{731549,16+3303435}{1584456,31} = 2,55$
2015	$\frac{688711,28+3601987384}{1448367,29} = 2,96$

Διάγραμμα 4.2.15: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

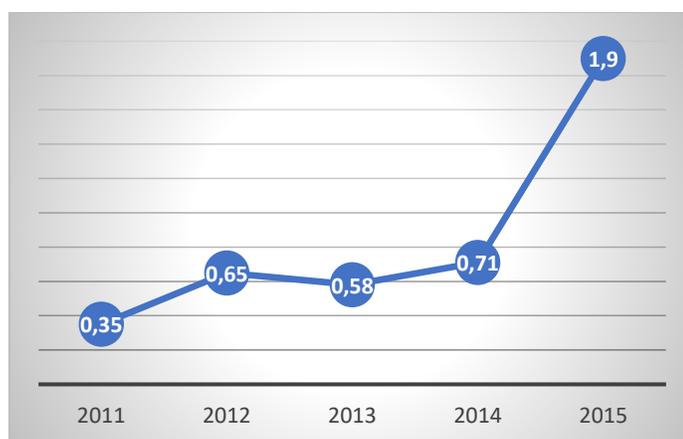


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.3. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από 1,83 έως 2,96 όλη αυτή τη χρονική περίοδο. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.16: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{663417}{1889176} = 0,35$
2012	$\frac{1260550}{1941882} = 0,65$
2013	$\frac{1304354}{2239743} = 0,58$
2014	$\frac{1625502}{2274613} = 0,71$
2015	$\frac{1711788}{901014} = 1,90$

Διάγραμμα 4.2.16: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

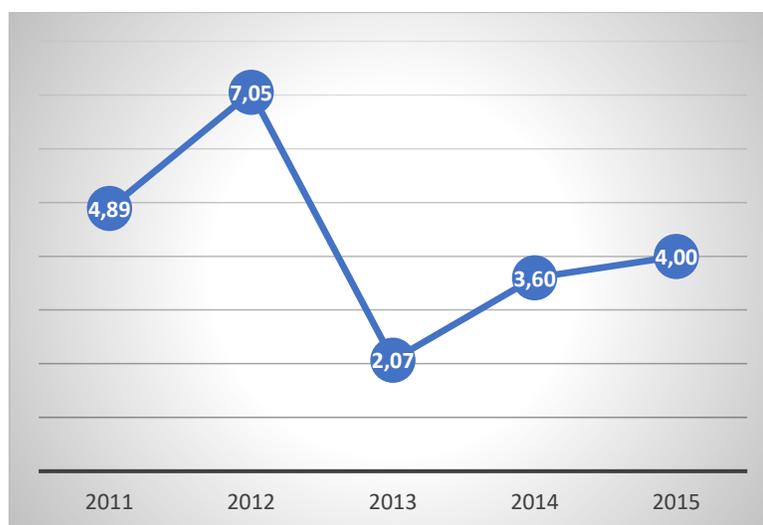


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.4. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από το 2011 έως και το 2014 με τιμές 0,5 έως και 0,71. Αυτό σημαίνει ότι αυτή τη χρονική περίοδο δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Όμως κατά το 2015 η τιμή του δείκτη έφτασε στο 1,9 και ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.17: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1180709+2964388}{848279} = 4,89$
2012	$\frac{1382322+3340144}{669335} = 7,05$
2013	$\frac{3280062+2547243}{2813070} = 2,07$
2014	$\frac{1782650+3279935}{1406405} = 3,60$
2015	$\frac{2862512+2653291}{1382304} = 4,00$

Διάγραμμα 4.2.17: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Η. Α.Ε.

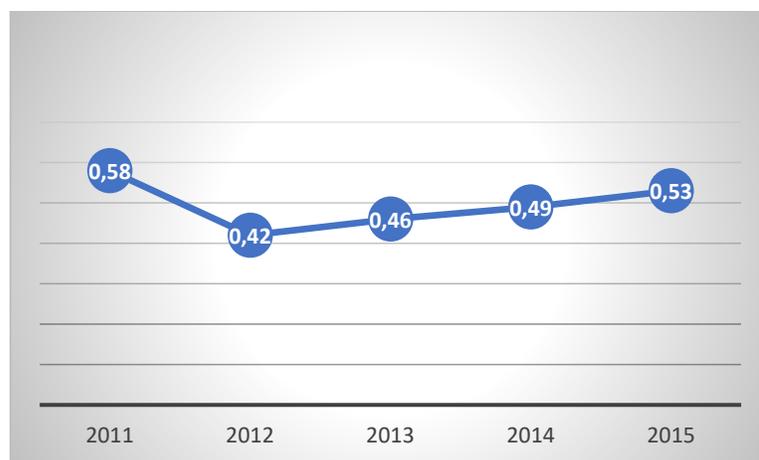


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.5. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από το 2011 έως και το 2015 πάνω από τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.18: Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{7023999}{11987217} = 0,58$
2012	$\frac{4585298,56}{10807987,34} = 0,48$
2013	$\frac{5251576,54}{11412398,53} = 0,46$
2014	$\frac{6063572,08}{12233946,52} = 0,49$
2015	$\frac{4613750,76}{8643049,13} = 0,53$

Διάγραμμα 4.2.18: Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

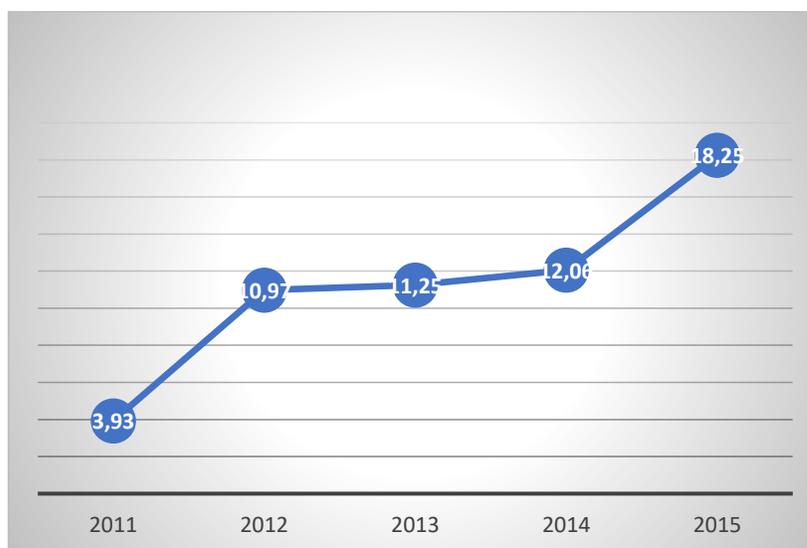


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο αριθμοδείκτης ειδικής ή άμεσης ρευστότητας βρίσκεται πάντοτε κάτω από τη μονάδα. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. αδυνατεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του καθώς τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία του δεν είναι αρκετά για να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες του.

Πίνακας 4.2.19: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{409}{104} = 3,93$
2012	$\frac{856}{78} = 10,97$
2013	$\frac{855}{76} = 11,25$
2014	$\frac{1086}{90} = 12,06$
2015	$\frac{1424}{78} = 18,25$

Διάγραμμα 4.2.19: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

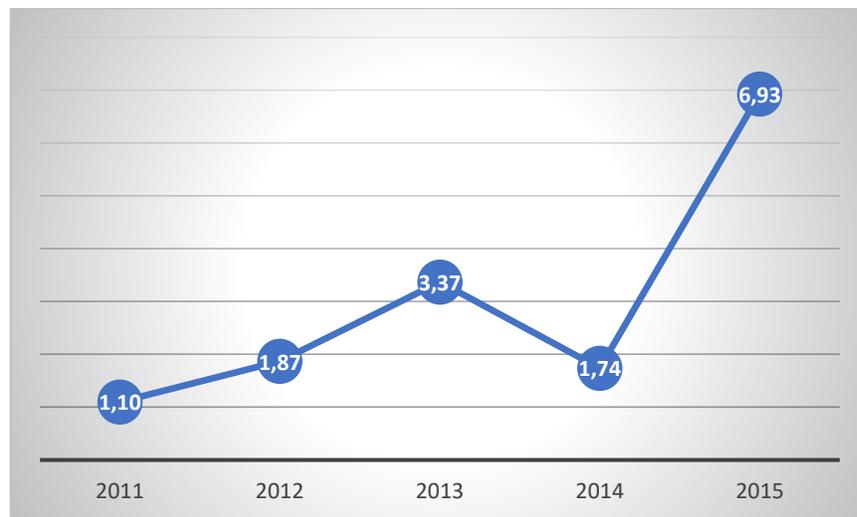


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.7. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από 3,93 έως 18,25 όλη αυτή τη χρονική περίοδο. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.20: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1030606}{938107} = 1,10$
2012	$\frac{1519431}{812969} = 1,87$
2013	$\frac{2199121}{652458} = 3,37$
2014	$\frac{2203594}{1263817} = 1,74$
2015	$\frac{5888467}{849753} = 6,93$

Διάγραμμα 4.2.20: Αριθμοδείκτης Έμμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

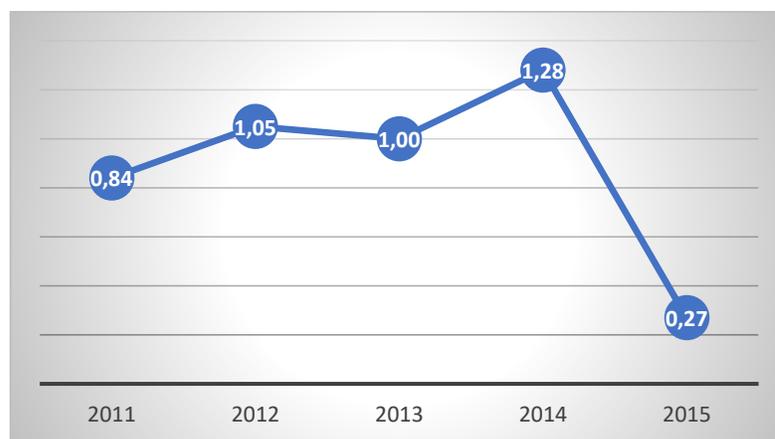


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.8. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας από 1,10 έως 6,93 όλη αυτή τη χρονική περίοδο. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.21: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{718172,63}{856754,85} = 0,84$
2012	$\frac{999260,34}{946953,20} = 1,05$
2013	$\frac{766674,45}{769306,39} = 1,00$
2014	$\frac{846795,25}{661245,89} = 1,28$
2015	$\frac{1211062,65}{4497594,43} = 0,27$

Διάγραμμα 4.2.21: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

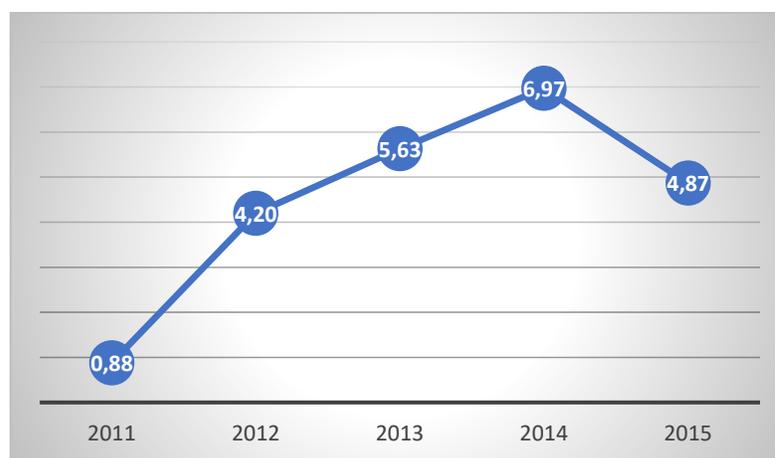


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.9, διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας πάνω από την μονάδα μόνο κατά τα έτη 2012 έως και 2014 και μόνο αυτά τα χρόνια μπορούσε να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Το 2011 και το 2015 ο δείκτης βρισκόταν κάτω από τη μονάδα και ήταν δύσκολο να ανταπεξέλθει ικανοποιητικά στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Πίνακας 4.2.22: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1771563,44}{2020707,43} = 0,88$
2012	$\frac{4813895,20+3895442,80}{2072263,83} = 4,20$
2013	$\frac{5652683,17+4309810,79}{1769223,43} = 5,63$
2014	$\frac{5508195,61+5665487,76}{1603615,26} = 6,97$
2015	$\frac{4583995,33+5431914,01}{2056829,98} = 4,87$

Διάγραμμα 4.2.22: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

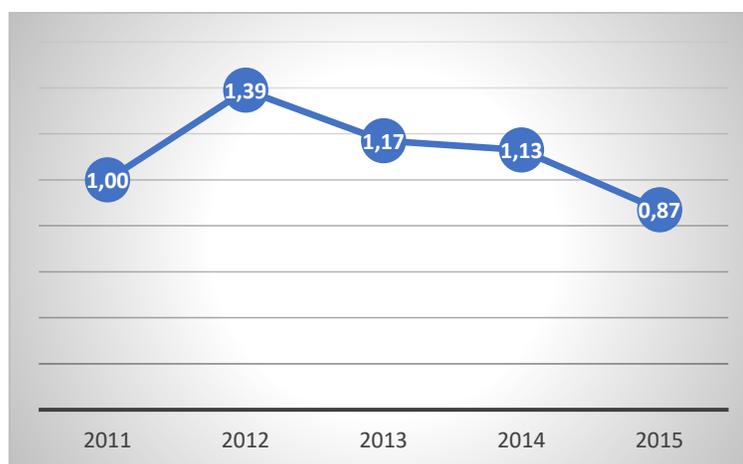


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.10. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας πάνω από την μονάδα όλα τα χρόνια εκτός από το 2011 που σημαίνει ότι όλα αυτά τα χρόνια μπορούσε να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του εκτός από το 2011.

Πίνακας 4.2.23: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{26542813,48}{26391654,42} = 1,00$
2012	$\frac{31667110,52}{22820894,34} = 1,39$
2013	$\frac{27570298,53}{23589174,57} = 1,17$
2014	$\frac{25208189,07}{22354944,61} = 1,13$
2015	$\frac{20341478,57}{23416851,71} = 0,87$

Διάγραμμα 4.2.23: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Π. Α.Ε.

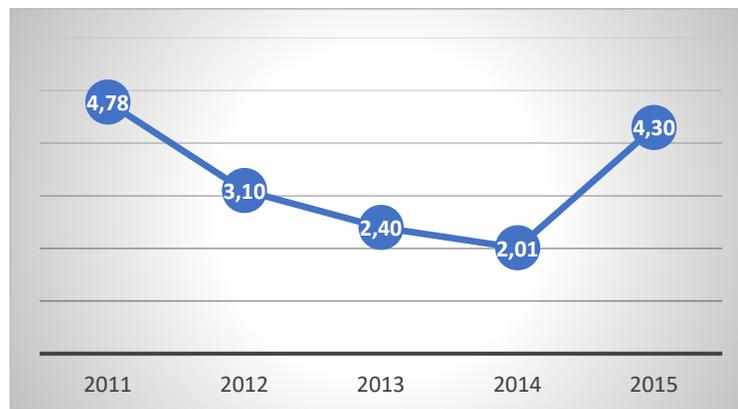


Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.11, διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας πάνω από την μονάδα όλα τα χρόνια εκτός από το 2015 που σημαίνει ότι όλα αυτά τα χρόνια μπορούσε να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του εκτός από το 2015.

Πίνακας 4.2.24: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
2011	$\frac{1115023,81+723754,26}{384575,55} = 4,78$
2012	$\frac{832151,20+439466,69}{409526,92} = 3,10$
2013	$\frac{1277680,04+588667,08}{777076,35} = 2,40$
2014	$\frac{1199650,87+267108,24}{72838,00} = 2,01$
2015	$\frac{807137,58+602279,12}{328273,84} = 4,30$

Διάγραμμα 4.2.24: Αριθμοδείκτης Ειδικής ή Άμεσης Ρευστότητας Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.



Παρατηρώντας τον πίνακα και το διάγραμμα 4.2.2.12, διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. έχει τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας πάνω από την μονάδα όλα τα χρόνια που σημαίνει ότι μπορεί όλη αυτή τη χρονική περίοδο να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

4.2.3 Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων

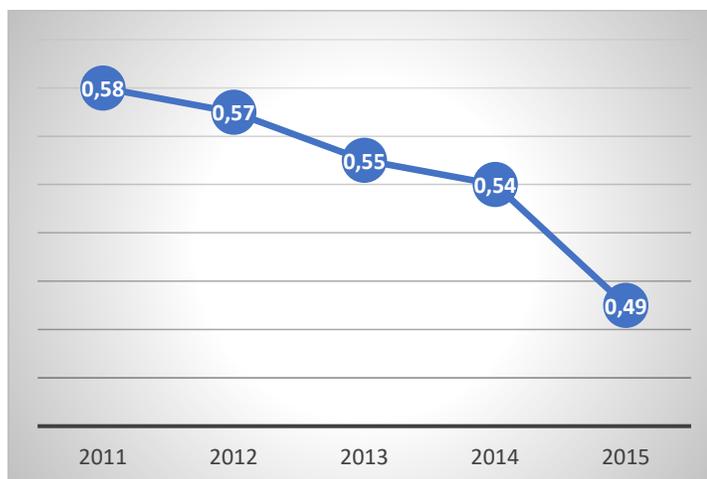
Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων} = \frac{\text{Πάγια περιουσιακά στοιχεία}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Πίνακας 4.2.25: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{928262}{1599381} = 0,58$
2012	$\frac{947109}{1651692} = 0,57$
2013	$\frac{969209}{1772088} = 0,55$
2014	$\frac{932742}{1719636} = 0,54$
2015	$\frac{869869}{1764112} = 0,49$

Διάγραμμα 4.2.25: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

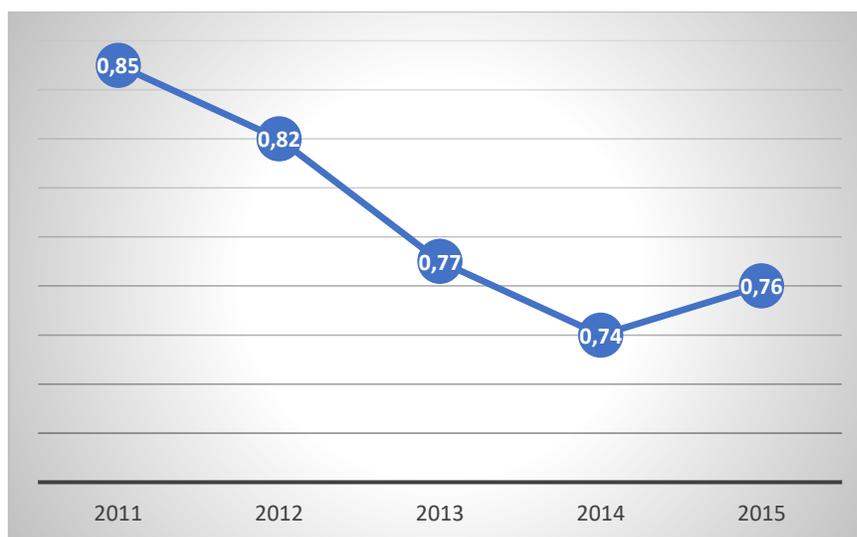


Ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. έχει τον δείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων το 2011 στο 0,58 ενώ τα επόμενα χρόνια ο δείκτης έχει φθίνουσα πορεία φθάνοντας το 2015 στο 0,49 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.1.)

Πίνακας 4.2.26: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{10763157,08}{12624757,44} = 0,85$
2012	$\frac{10400952358}{12648361,62} = 0,82$
2013	$\frac{10077506,91}{13085439,20} = 0,77$
2014	$\frac{9936497,09}{13467800,60} = 0,74$
2015	$\frac{10643726,35}{14049654,43} = 0,76$

Διάγραμμα 4.2.26: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Β. Α.Ε.

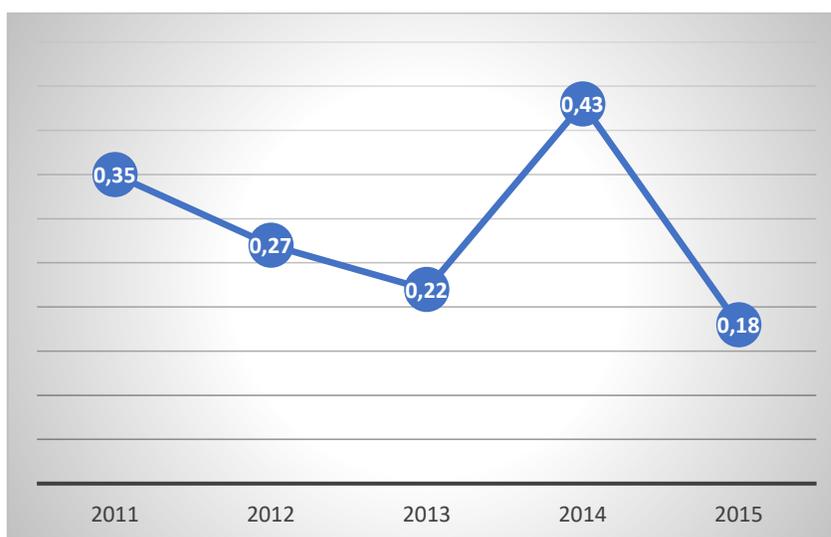


Ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει καλύτερη τιμή στον δείκτη το 2011 (0,85) ενώ τα επόμενα έτη η πορεία του δείκτη είναι φθίνουσα εκτός από το 2015 που αυξάνει φθάνοντας το 0,76 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.2.).

Πίνακας 4.2.27: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> Σύνολο Ενεργητικού
2011	$\frac{978250,76}{2774984,47} = 0,35$
2012	$\frac{1016136,50}{3714788,02} = 0,27$
2013	$\frac{977988,36}{4365777,092} = 0,22$
2014	$\frac{2193899,13}{5048850,73} = 0,43$
2015	$\frac{925841,34}{5246333,75} = 0,18$

Διάγραμμα 4.2.27: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

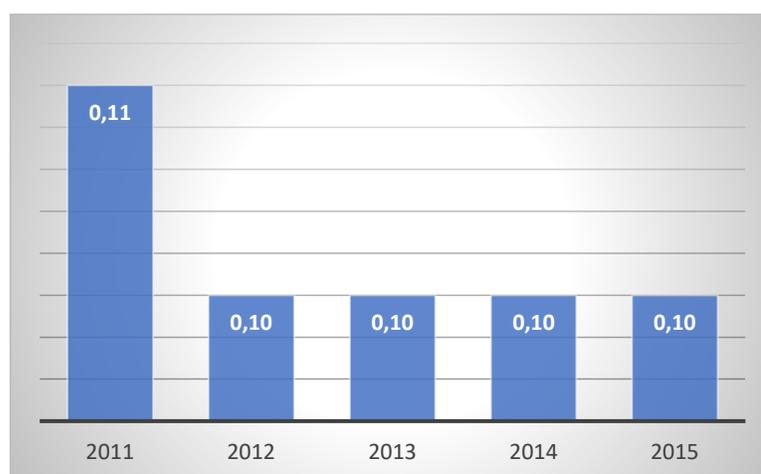


Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει καλύτερη τιμή του δείκτη το 2014 (0,43) ενώ από το 2011 και μέχρι το 2014 η πορεία του δείκτη είναι φθίνουσα, όπως και το 2015 σε σχέση με το 2014 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.3.).

Πίνακας 4.2.28: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> Σύνολο Ενεργητικού
2011	$\frac{1634055}{14640833} = 0,11$
2012	$\frac{1490223}{15174363} = 0,10$
2013	$\frac{1626395}{15760066} = 0,10$
2014	$\frac{1547516}{16540828} = 0,10$
2015	$\frac{1487593}{15811375} = 0,10$

Διάγραμμα 4.2.28: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

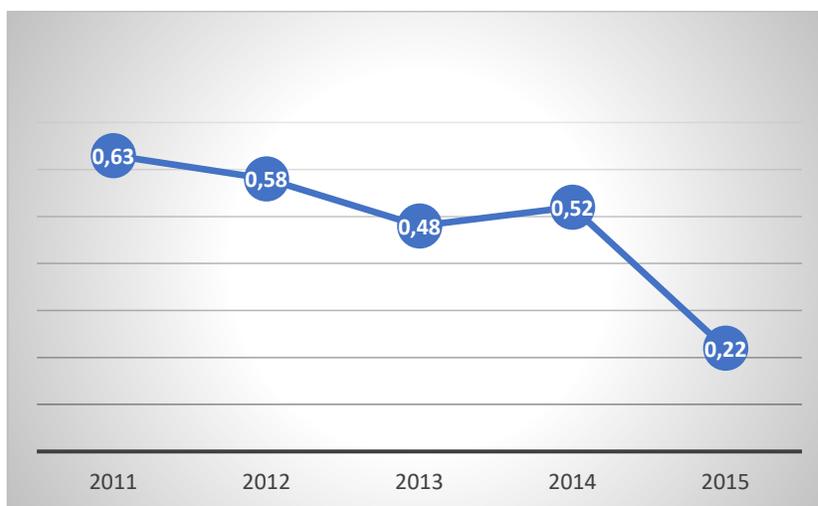


Ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2011 (0,11) ενώ τα επόμενα έτη η τιμή είναι ίδια (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.4.).

Πίνακας 4.2.29: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Η. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{13364534}{21293634} = 0,63$
2012	$\frac{12820571}{22029712} = 0,58$
2013	$\frac{11913075}{24546415} = 0,48$
2014	$\frac{11914267}{23085106} = 0,52$
2015	$\frac{5662717}{25449457} = 0,22$

Διάγραμμα 4.2.29 Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Η. Α.Ε.

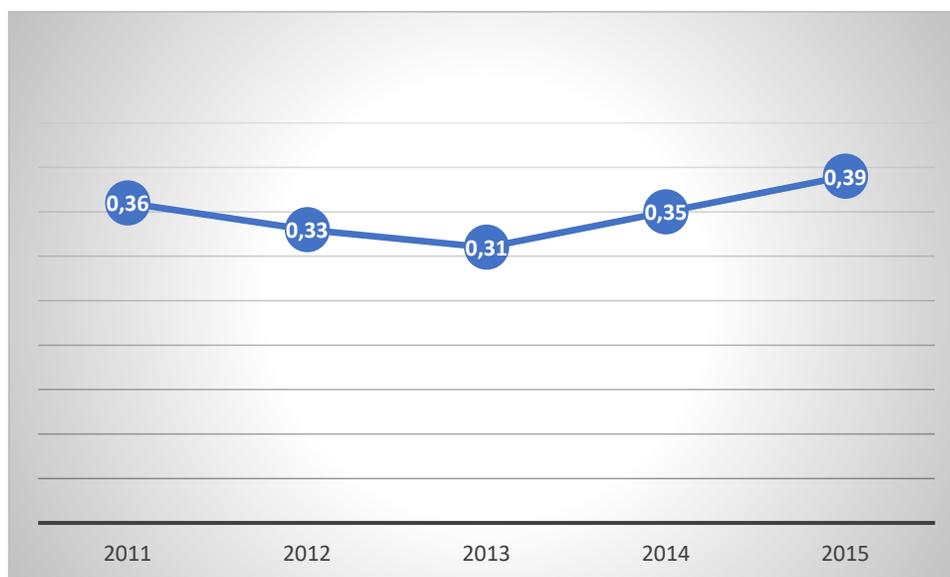


Ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2011 (0,63) ενώ μέχρι και το 2013 η τιμή έχει καθοδική πορεία. Το 2014 αυξάνεται στο 0,52 ενώ το 2015 πέφτει στο 0,22 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.5.).

Πίνακας 4.2.30: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{52542203}{145859216} = 0,36$
2012	$\frac{52473085,96}{160694516,92} = 0,33$
2013	$\frac{51563421,23}{164458442,97} = 0,31$
2014	$\frac{51101225,25}{146210566,21} = 0,35$
2015	$\frac{54589042,00}{140845987,58} = 0,39$

Διάγραμμα 4.2.30: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

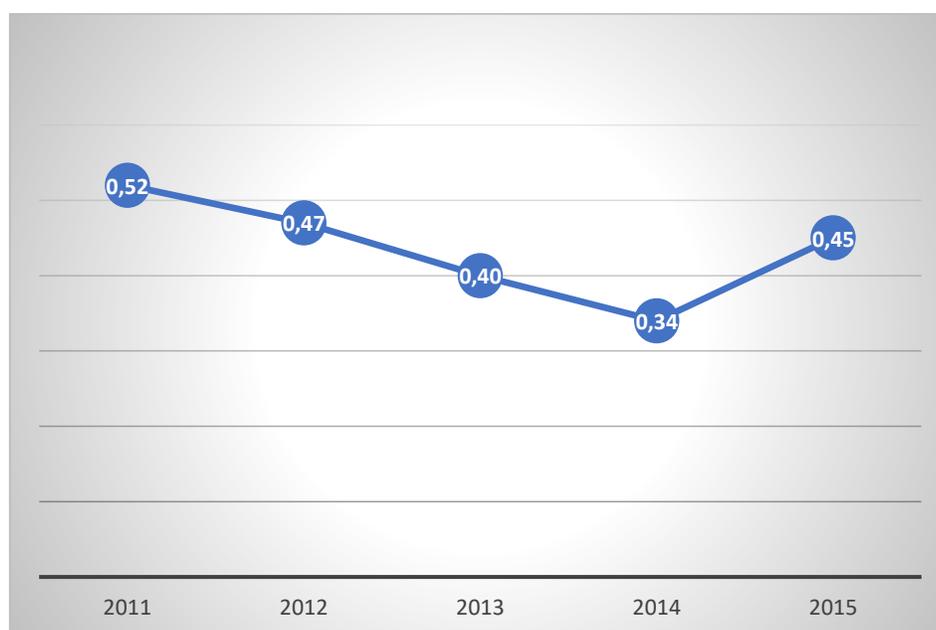


Ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2015 (0,39) ενώ από το 2011 έως και το 2013 η πορεία του δείκτη ήταν πτωτική ενώ το 2013-2015 είναι ανοδική (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.6.).

Πίνακας 4.2.31: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> Σύνολο Ενεργητικού
2011	$\frac{2863}{5460} = 0,52$
2012	$\frac{2442}{5196} = 0,47$
2013	$\frac{2021}{5016} = 0,40$
2014	$\frac{1959}{5768} = 0,34$
2015	$\frac{3130}{6997} = 0,45$

Διάγραμμα 4.2.31: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

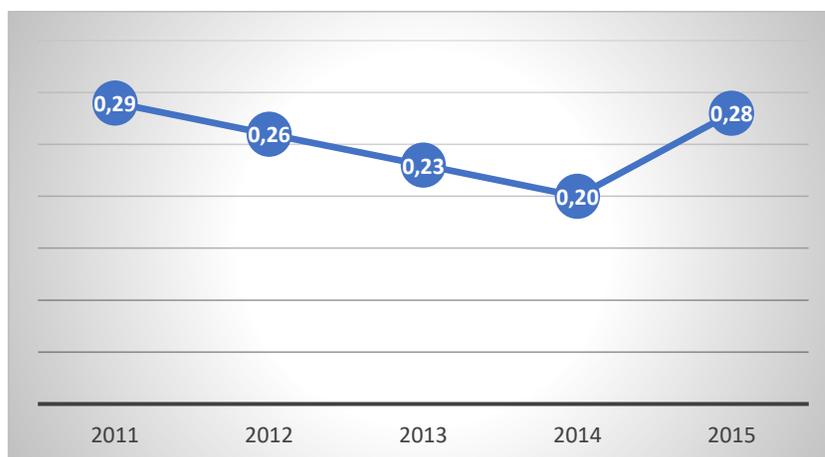


Ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2011 (0,52) ενώ η πορεία του είναι πτωτική μέχρι το 2014 ενώ το 2015 ανεβαίνει στο 0,45 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.7.).

Πίνακας 4.2.32: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> Σύνολο Ενεργητικού
2011	$\frac{187476}{6414626} = 0,29$
2012	$\frac{1698882}{6545995} = 0,26$
2013	$\frac{1822904}{7730853} = 0,23$
2014	$\frac{1521797}{7639572} = 0,20$
2015	$\frac{1729991}{6125711} = 0,28$

Διάγραμμα 4.2.32: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

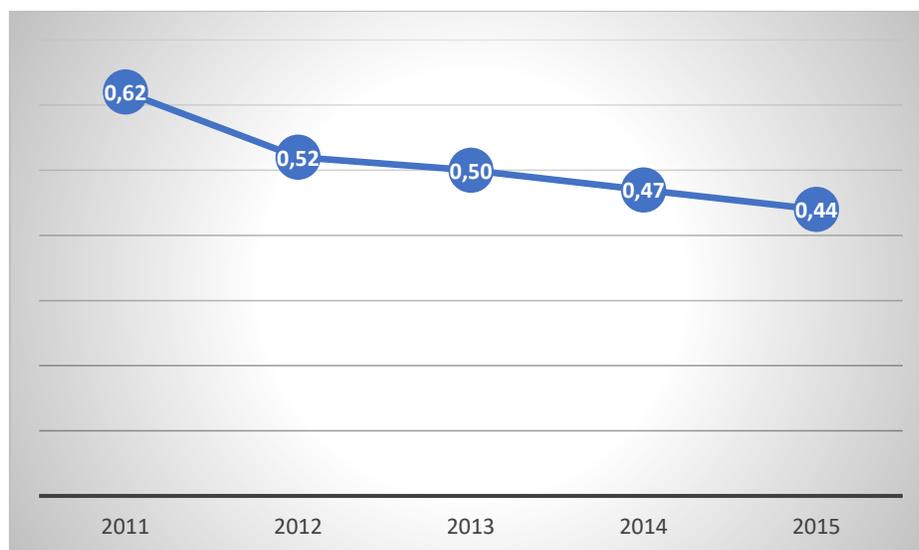


Ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2011 (0,29) ενώ μέχρι και το 2014 η τιμή έχει φθίνουσα πορεία. Το 2015 η τιμή φτάνει το 0,28 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.8.).

Πίνακας 4.2.33: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{2049319,18}{3325507,67} = 0,62$
2012	$\frac{1933233,69}{3706814,97} = 0,52$
2013	$\frac{1883214,13}{3788117,99} = 0,50$
2014	$\frac{1989371,71}{4235518,50} = 0,47$
2015	$\frac{1970352,08}{4497594,43} = 0,44$

Διάγραμμα 4.2.33: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

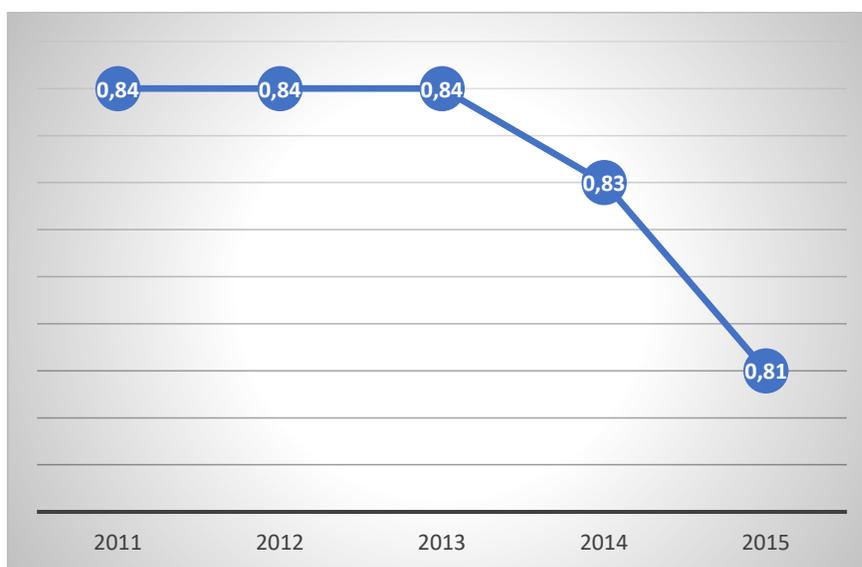


Ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. έχει τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη το 2011 (0,62) ενώ κατά τα επόμενα χρόνια η τιμή έχει πτωτική πορεία (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.9.).

Πίνακας 4.2.34: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{45325573,00}{53623473,49} = 0,84$
2012	$\frac{46798055,55}{55572693,55} = 0,84$
2013	$\frac{54692073,51}{64719222,47} = 0,84$
2014	$\frac{54557745,34}{65783848,71} = 0,83$
2015	$\frac{42771843,05}{52835042,40} = 0,81$

Διάγραμμα 4.2.34: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

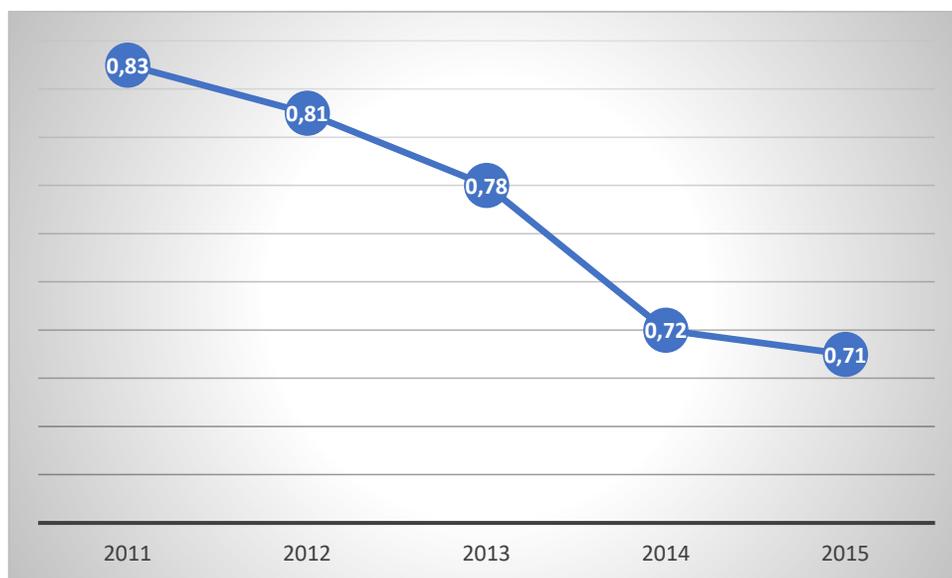


Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έχει ίδια τιμή στον δείκτη τα έτη 2011 έως και 2013 (0,84) ενώ στη συνέχεια η τιμή του δείκτη πέφτει.

Πίνακας 4.2.35: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{322485992,34}{1599390032651,92381} = 0,83$
2012	$\frac{314340499,45}{388808849,08} = 0,81$
2013	$\frac{303631598,33}{386519166,41} = 0,78$
2014	$\frac{274185238,6}{382515346,94} = 0,72$
2015	$\frac{261883428,78}{367977084,67} = 0,71$

Διάγραμμα 4.2.35: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Π. Α.Ε.

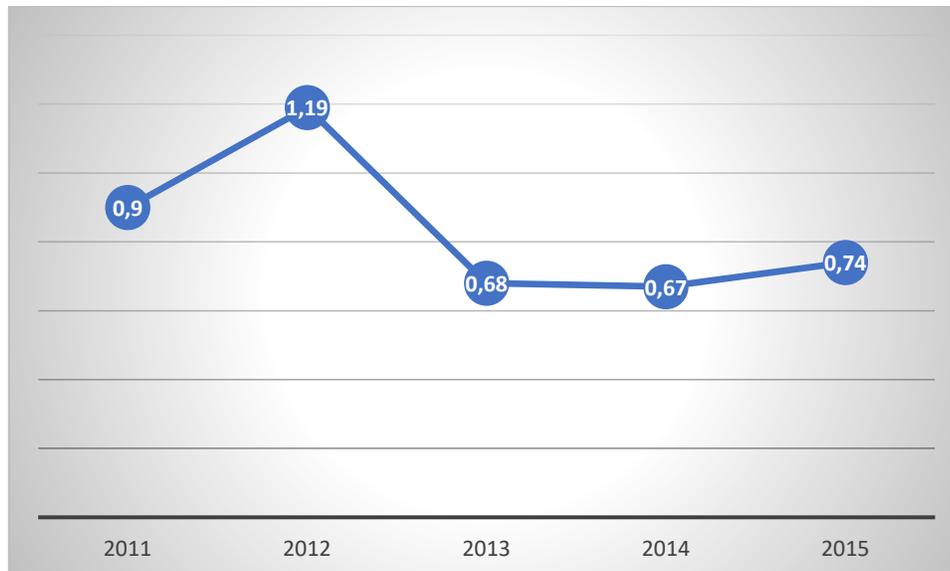


Ο Ο.Λ.Π.Α.Ε. έχει συνεχώς πτωτική πορεία στο δείκτη. Από 0,83 το 2011 έφτασε το 2015 στο 0,71 (πίνακας και διάγραμμα 4.2.3.11.).

Πίνακας 4.2.36: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία</u> <u>Σύνολο Ενεργητικού</u>
2011	$\frac{4501324,55}{5014233,05} = 0,90$
2012	$\frac{4907588,05}{4106422,71} = 1,19$
2013	$\frac{4231083,34}{6200560,12} = 0,68$
2014	$\frac{4156259,24}{6173553,72} = 0,67$
2015	$\frac{4078298,95}{5480799,40} = 0,74$

Διάγραμμα 4.2.36: Αριθμοδείκτης Παγιοποίησης Περιουσιακών στοιχείων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.



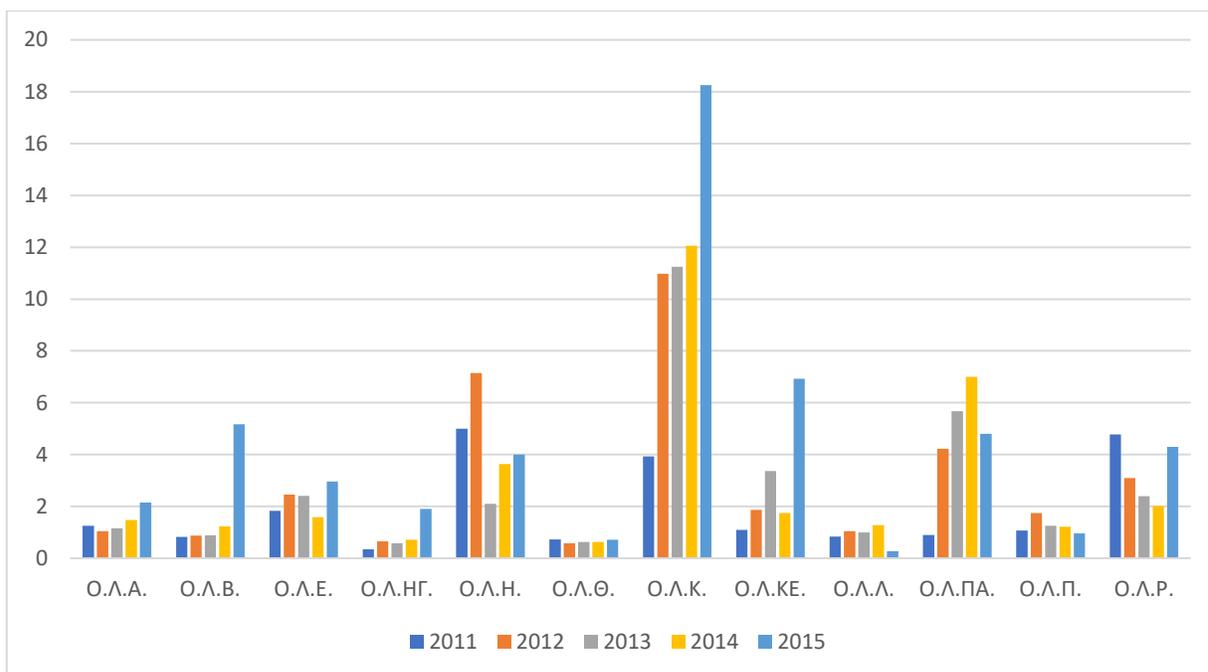
4.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στο κεφάλαιο αυτό, αφού μελετήσαμε τον αριθμοδείκτη ρευστότητας θα επιχειρήσουμε να συγκρίνουμε όλους τους Οργανισμούς Λιμένος Ελλάδος για να δούμε συγκριτικά την πορεία του δείκτη ανάμεσα στα λιμάνια.

Πίνακας 4.3.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη Γενικής ή έμμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ Η ΕΜΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ				
	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	1,25	1,04	1,16	1,48	2,15
Ο.Λ.Β.	0,83	0,87	0,89	1,23	5,17
Ο.Λ.Ε.	1,83	2,46	2,41	1,59	2,96
Ο.Λ.ΗΓ.	0,35	0,65	0,58	0,71	1,90
Ο.Λ.Η.	5,0	7,15	2,1	3,63	4,0
Ο.Λ.Θ.	0,73	0,58	0,63	0,63	0,72
Ο.Λ.Κ.	3,93	10,97	11,25	12,06	18,25
Ο.Λ.ΚΕ.	1,10	1,87	3,37	1,74	6,93
Ο.Λ.Λ.	0,84	1,05	1,00	1,28	0,27
Ο.Λ.ΠΑ.	0,90	4,23	5,67	7,00	4,8
Ο.Λ.Π.	1,07	1,74	1,26	1,22	0,96
Ο.Λ.Ρ.	4,78	3,10	2,40	2,01	4,3

Διάγραμμα 4.3.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη Γενικής ή έμμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015



Από τον πίνακα 4.3.1. και το διάγραμμα 4.3.1. διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ. Κέρκυρας έχει από το 2012 και μετά τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη ενώ το 2015 έχει το μεγαλύτερο περιθώριο ασφαλείας. Το 2011 ο Ο.Λ. Ηρακλείου και Ραφήνας είναι τα λιμάνια με το μεγαλύτερο περιθώριο ασφαλείας. Τη μικρότερη τιμή του δείκτη το 2011 εμφανίζει ο Ο.Λ. Ηγουμενίτσας, το 2012 ο Ο.Λ. Θεσσαλονίκης, το 2013 ο Ο.Λ. Ηγουμενίτσας, το 2014 ο Ο.Λ. Θεσσαλονίκης ενώ το 2015 ο Ο.Λ. Λαυρίου.

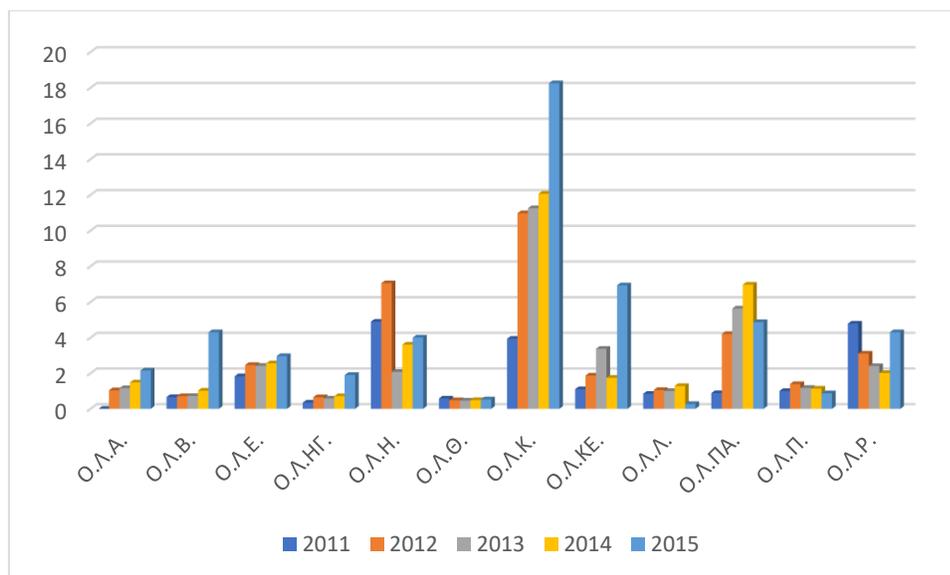
Ο Ο.Λ. Καβάλας (Πίνακας 4.3.2 και διάγραμμα 4.3.2) έχει τη μεγαλύτερη τιμή στο δείκτη ειδικής ρευστότητας από το 2012 και μέχρι και το 2015. Το 2011 τη μεγαλύτερη τιμή την έχουν ο Ο.Λ. Ηρακλείου (4,89) και ακολουθεί ο Ο.Λ. Κέρκυρας (3,93).

Η μικρότερη τιμή του δείκτη εμφανίζεται το 2011 στον Ο.Λ. Ηγουμενίτσας (0,35), το 2012 στον Ο.Λ. Θεσσαλονίκης (0,48), το 2013 στον Ο.Λ. Ηγουμενίτσας (0,58), το 2014 και το 2015 στον Ο.Λ. Θεσσαλονίκης (0,49 και 0,53 αντίστοιχα).

Πίνακας 4.3.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη Ειδικής ή άμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015

ΛΙΜΑΝΙ/ ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ Η ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ				
	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	1,15	1,04	1,16	1,48	2,15
Ο.Λ.Β.	0,66	0,71	0,72	1,02	4,30
Ο.Λ.Ε.	1,83	2,46	2,41	2,55	2,96
Ο.Λ.ΗΓ.	0,35	0,65	0,58	0,71	1,90
Ο.Λ.Η.	4,89	7,05	2,07	3,60	4,00
Ο.Λ.Θ.	0,58	0,48	0,46	0,49	0,53
Ο.Λ.Κ.	3,93	10,97	11,25	12,06	18,25
Ο.Λ.ΚΕ.	1,10	1,87	3,37	1,74	6,93
Ο.Λ.Λ.	0,84	1,05	1,00	1,28	0,27
Ο.Λ.ΠΑ.	0,88	4,20	5,63	6,97	4,87
Ο.Λ.Π.	1,00	1,39	1,17	1,13	0,87
Ο.Λ.Ρ.	4,78	3,10	2,40	2,01	4,3

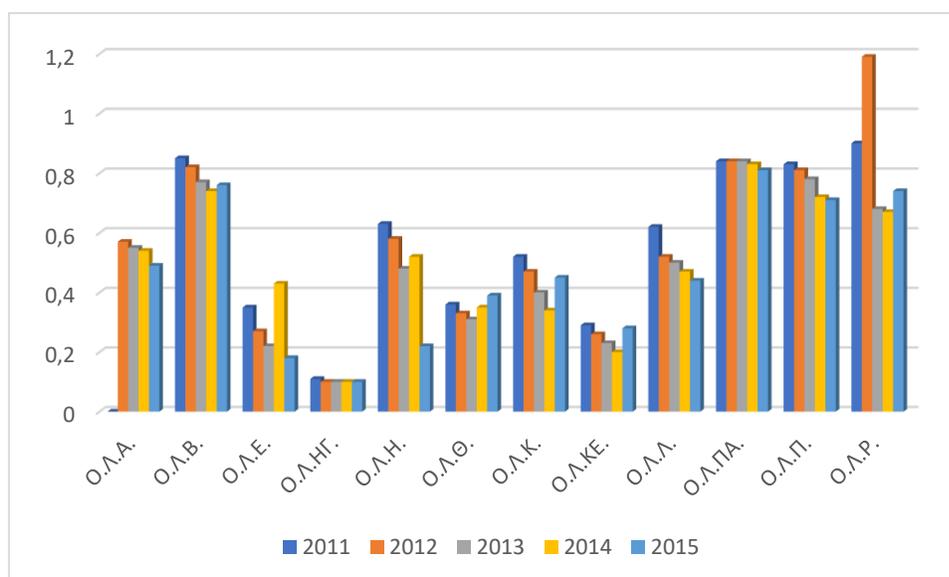
Διάγραμμα 4.3.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη Ειδικής ή άμεσης ρευστότητας όλων των λιμένων 2011-2015



Πίνακας 4.3.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΓΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ				
ΛΙΜΑΝΙ/ ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0,58	0,57	0,55	0,54	0,49
Ο.Λ.Β.	0,85	0,82	0,77	0,74	0,76
Ο.Λ.Ε.	0,35	0,27	0,22	0,43	0,18
Ο.Λ.ΗΓ.	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10
Ο.Λ.Η.	0,63	0,58	0,48	0,52	0,22
Ο.Λ.Θ.	0,36	0,33	0,31	0,35	0,39
Ο.Λ.Κ.	0,52	0,47	0,40	0,34	0,45
Ο.Λ.ΚΕ.	0,29	0,26	0,23	0,20	0,28
Ο.Λ.Λ.	0,62	0,52	0,50	0,47	0,44
Ο.Λ.ΠΑ.	0,84	0,84	0,84	0,83	0,81
Ο.Λ.Π.	0,83	0,81	0,78	0,72	0,71
Ο.Λ.Ρ.	0,90	1,19	0,68	0,67	0,74

Διάγραμμα 4.3.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων όλων των λιμένων 2011-2015



Όσον αφορά τον αριθμοδείκτη παγιοποίησης περιουσιακών στοιχείων παρατηρούμε ότι μόνο ο Ο.Λ. Ηγουμενίτσας εμφανίζει μικρή τιμή στον δείκτη όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο σε σύγκριση με τα άλλα λιμάνια. Μόνο το 2011 ο Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης έχει τιμή μικρότερη από του Ο.Λ. ΗΓ. (0,58).

Το 2011 και 2012 η μεγαλύτερη τιμή εμφανίζεται στον Ο.Λ. Λαυρίου με 0,90 και 1,19 αντίστοιχα. Κατά τα επόμενα χρόνια μέχρι και το 2015 η μεγαλύτερη τιμή εμφανίζεται στον Ο.Λ. Πάτρας.

4.4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (Activity Ratios)

Ένα εργαλείο μέτρησης της αποτελεσματικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης είναι οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας που ονομάζονται και αριθμοδείκτες ταχύτητας κυκλοφορίας επειδή φανερώνουν την ταχύτητα με την οποία τα διάφορα περιουσιακά στοιχεία ανακυκλώνονται μέσω των πωλήσεων. Μια δυσανάλογη σχέση των στοιχείων αυτών σε σχέση με τις πωλήσεις, μπορεί να έχει αρνητική επίπτωση τόσο στη ρευστότητα όσο και στην αποδοτικότητα των κεφαλαίων της επιχείρησης.

4.4.1 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων (Trade creditors to purchases ratio)

Ο αριθμοδείκτης αυτός φανερώνει πόσες φορές μέσα στη λογιστική χρήση ανακυκλώνονται οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης προς τους προμηθευτές της εξαιτίας της αγοράς αποθεμάτων. Ο τύπος του αριθμοδείκτη είναι ο εξής:

$$\text{Ταχύτητα Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων} = \frac{\text{Αγορές}}{\text{Μέσος Όρος Βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων}}$$

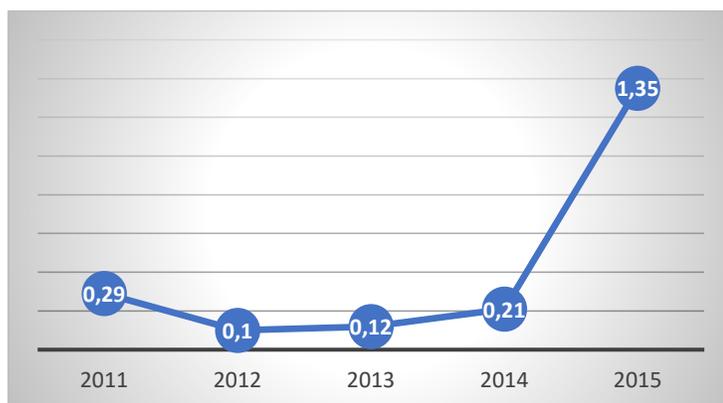
Μια χαμηλή τιμή του δείκτη φανερώνει αργή εξόφληση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ενώ μια υψηλή φανερώνει γρήγορη εξόφλησή τους. Βέβαια όσο μικρότερη είναι η τιμή του δείκτη τόσο πιο ευνοϊκή θεωρείται για την επιχείρηση.

Οι Ο.Λ.Α. Α.Ε., Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και Ο.Λ.Λ. Α.Ε. δεν παρουσιάζουν καμία αγορά την περίοδο 2011-2015 οπότε και δεν μπορεί ο τύπος να εφαρμοστεί.

Πίνακας 4.4.1: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Αγορές}}{\text{Μ. Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων}}$
2011	$\frac{555241,91}{1879814,63} = 0,29$
2012	$\frac{189789,65}{1876290,82} = 0,10$
2013	$\frac{226678,38}{1885831,71} = 0,12$
2014	$\frac{354940,37}{1649610,51} = 0,21$
2015	$\frac{1249273,51}{912526,16} = 1,35$

Διάγραμμα 4.4.1: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Β. Α.Ε.

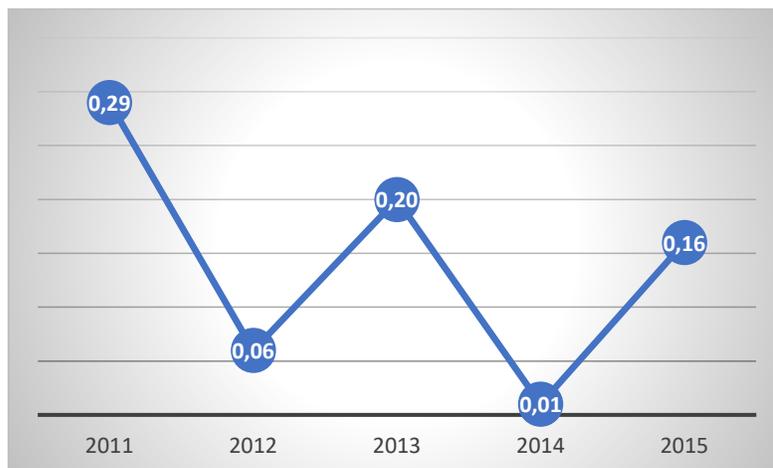


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.1.) ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του από το 2011 έως και το 2014 και η τιμή του δείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση. Το 2015 ο δείκτης ανεβαίνει στα 1,35 που σημαίνει ότι ο οργανισμός εξόφληση λίγο πιο γρήγορα από τις άλλες χρονιές τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του χωρίς ωστόσο να μην είναι ευνοϊκός ο δείκτης για αυτόν καθώς βρίσκεται λίγο πάνω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.2: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Αγορές</u>
	<u>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</u>
2011	$\frac{498581}{1725235} = 0,29$
2012	$\frac{121093}{1915529} = 0,06$
2013	$\frac{410665}{2090812,5} = 0,20$
2014	$\frac{175146}{2257178} = 0,01$
2015	$\frac{248112}{1587813,5} = 0,16$

Διάγραμμα 4.4.2: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

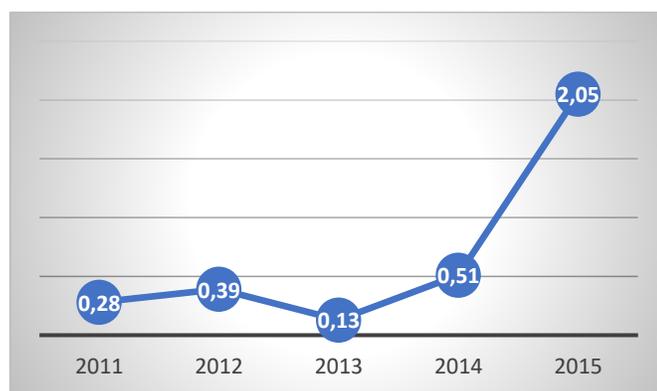


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.2) ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο και η τιμή του δείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση.

Πίνακας 4.4.3: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{339353}{1222551} = 0,28$
2012	$\frac{420488}{1080627,5} = 0,39$
2013	$\frac{268264}{2063023} = 0,13$
2014	$\frac{1084301}{2109737,5} = 0,51$
2015	$\frac{2857718}{1394354,5} = 2,05$

Διάγραμμα 4.4.3: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Η. Α.Ε.

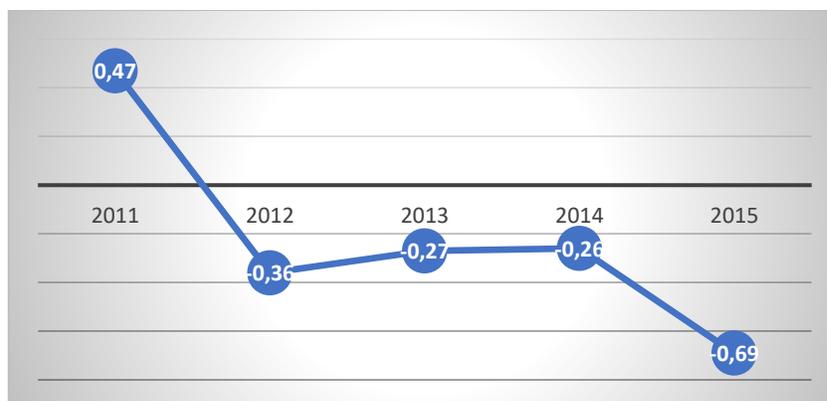


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.3.) ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο και η τιμή του δείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση.

Πίνακας 4.4.4: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{5979113}{12679470,5} = 0,47$
2012	$\frac{-4153935,59}{11397602,02} = -0,36$
2013	$\frac{-2968547,46}{11110192,935} = -0,27$
2014	$\frac{-3120301,99}{11823172,525} = -0,69$
2015	$\frac{-7169836,68}{10438497,825} = -0,69$

Διάγραμμα 4.4.4: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Θ. Α.Ε.*

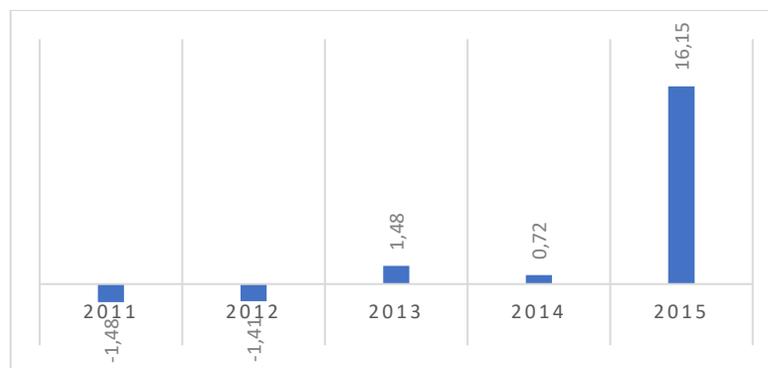


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.4.) ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του μόνο το 2011. Κατά τα επόμενα χρόνια η τιμή του δείκτη είναι αρνητική που σημαίνει ότι δεν είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση.

Πίνακας 4.4.5: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ. Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{-189}{71} = -1,48$
2012	$\frac{-127}{91} = -1,41$
2013	$\frac{114}{77} = 1,48$
2014	$\frac{60}{83} = 0,72$
2015	$\frac{1357}{84} = 16,15$

Διάγραμμα 4.4.5: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

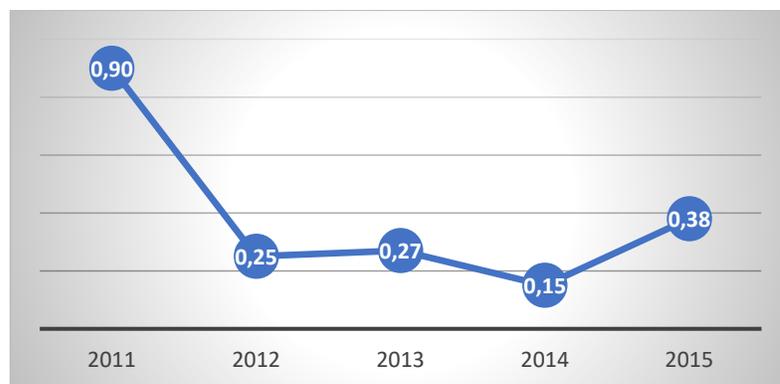


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.5.) ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του μόνο το 2013 και το 2014. Το 2011 και 2012 ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα ενώ το 2015 πολύ πάνω από αυτήν (16,15) που δείχνει ότι δεν είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση η ταχύτητα εξόφλησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών της.

Πίνακας 4.4.6: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{1014126}{1123159,5} = 0,90$
2012	$\frac{223882}{875538} = 0,25$
2013	$\frac{301306}{1104413} = 0,27$
2014	$\frac{197555}{1329837} = 0,15$
2015	$\frac{403244}{1056785} = 0,38$

Διάγραμμα 4.4.6: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.*

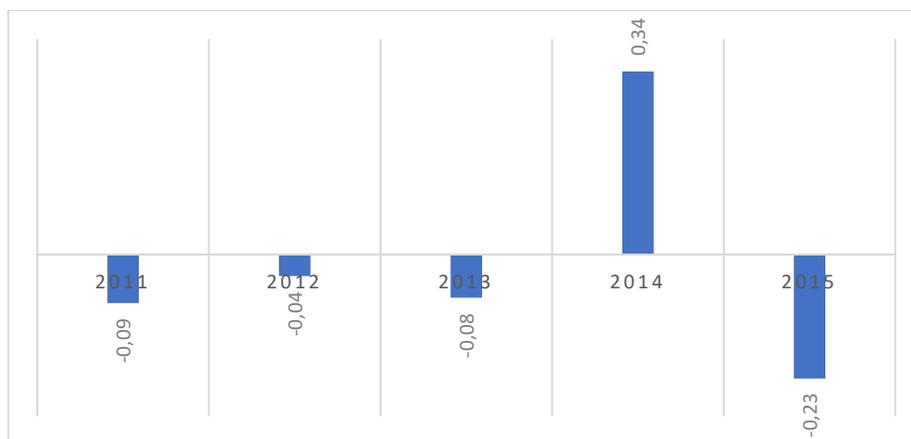


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.6.) ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του όλη την εξεταζόμενη περίοδο και η τιμή του δείκτη σημαίνει ότι είναι ευνοϊκή για τον οργανισμό.

Πίνακας 4.4.7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{-80385,82}{883091,33} = -0,09$
2012	$\frac{-39477,77}{901854,02} = -0,04$
2013	$\frac{-74249,68}{858129,795} = -0,08$
2014	$\frac{241161,51}{715276,14} = 0,34$
2015	$\frac{-114153,40}{502324,825} = -0,23$

Διάγραμμα 4.4.7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Α. Α.Ε.

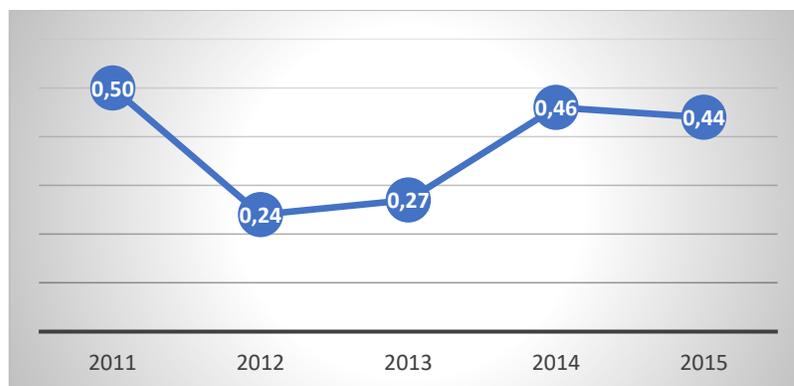


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.7.) ότι ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του μόνο το 2014. Τα υπόλοιπα έτη ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα που δείχνει ότι δεν είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση η ταχύτητα εξόφλησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών της.

Πίνακας 4.4.8: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	<i>Αγορές</i>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{896029,84}{1772986,635} = 0,50$
2012	$\frac{493397,02}{2060613,52} = 0,24$
2013	$\frac{518666,71}{1920743,625} = 0,27$
2014	$\frac{688177,91}{1503971,425} = 0,46$
2015	$\frac{1632462,42}{3660445,24} = 0,44$

Διάγραμμα 4.4.8: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.*

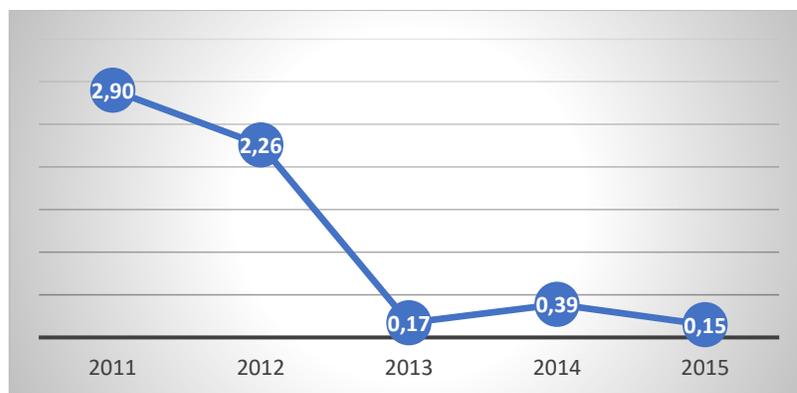


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.8.) ότι ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του από το 2011 έως και το 2015 και η τιμή του δείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση.

Πίνακας 4.4.9: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	<u>Αγορές</u>
	<i>Μ.Ο. Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</i>
2011	$\frac{9563861,38}{3300000} = 2,90$
2012	$\frac{8782292,29}{3883333,335} = 2,26$
2013	$\frac{3789912,13}{22205034,45} = 0,17$
2014	$\frac{1643892,97}{4166666,67} = 0,39$
2015	$\frac{2721824,88}{17771943,675} = 0,15$

Διάγραμμα 4.4.9: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε.



Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.1.9.) ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. εξοφλεί αργά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του από το 2013 έως και το 2015 και η τιμή του δείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι ευνοϊκή για την επιχείρηση. Ωστόσο τα χρόνια 2011 και 2012 η τιμή του δείκτη είναι μεταξύ 2,90 και 2,26 που σημαίνει ότι ο οργανισμός εξοφλεί πιο γρήγορα τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του και αυτό δεν ήταν και τόσο ευνοϊκό για αυτόν.

4.4.2 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

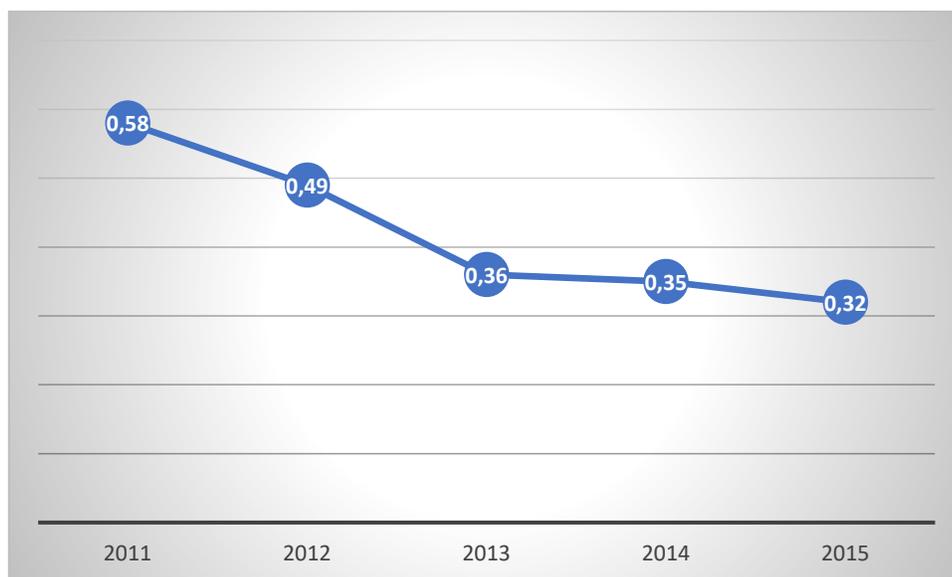
Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει το κατά πόσο η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της. Από αυτό φαίνεται αν υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών της. Βέβαια, τα στοιχεία αυτού του δείκτη επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τη μέθοδο των αποσβέσεων που ακολουθεί η διοίκηση της εταιρείας, δηλαδή από το αν ακολουθείται πολιτική αυξανόμενης ή σταθερής απόσβεσης. Γενικότερα, όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο πιο αποτελεσματικά έχουν χρησιμοποιηθεί τα περιουσιακά της στοιχεία (Κάντζος, 2002). Ο τύπος του δείκτη είναι:

$$\text{Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Πίνακας 4.4.10: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Α. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{931643}{1599381} = 0,58$
2012	$\frac{810271}{1651692} = 0,49$
2013	$\frac{637077}{1772088} = 0,36$
2014	$\frac{605769}{1719636} = 0,35$
2015	$\frac{561124}{1764112} = 0,32$

Διάγραμμα 4.4.10: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Α. Α.Ε.

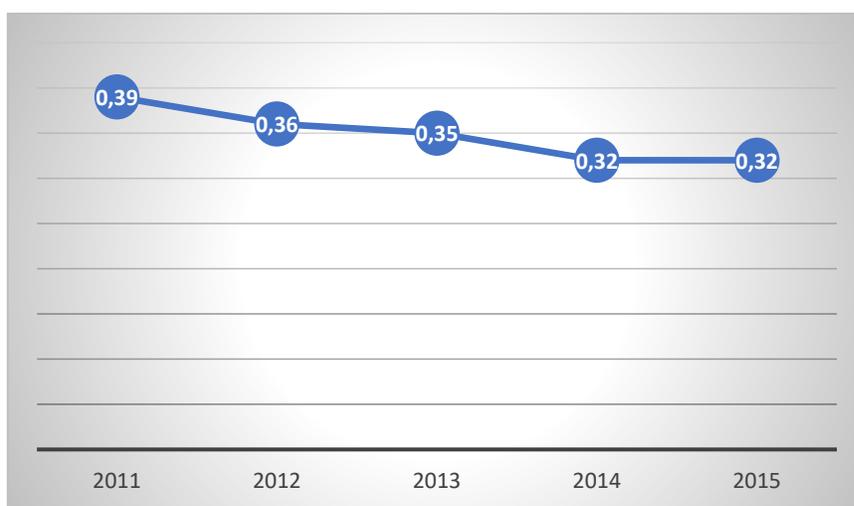


Παρατηρούμε (πίνακας και διάγραμμα 4.4.2.1.) ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του καθώς οι τιμές του δείκτη είναι χαμηλότερες της μονάδας.

Πίνακας 4.4.11: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{4882013,27}{12624757,44} = 0,39$
2012	$\frac{4554941,63}{12648361,62} = 0,36$
2013	$\frac{4558299,12}{13085439,20} = 0,35$
2014	$\frac{4323038,67}{13467800,60} = 0,32$
2015	$\frac{4473771,64}{14049654,43} = 0,32$

Διάγραμμα 4.4.11: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Β. Α.Ε.

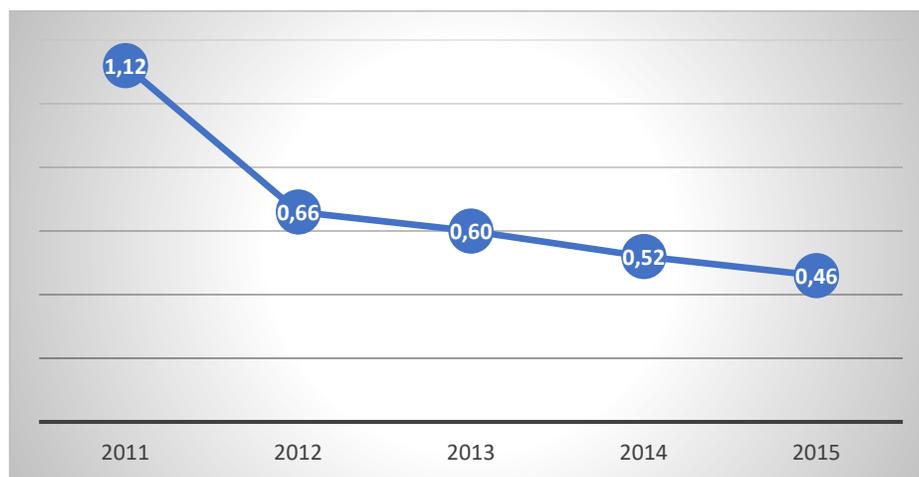


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του καθώς οι τιμές του δείκτη είναι χαμηλότερες της μονάδας.

Πίνακας 4.4.12: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{3124354,37}{2774984,47} = 1,12$
2012	$\frac{2450590,81}{3714788,02} = 0,66$
2013	$\frac{2639084,40}{4365777,09} = 0,60$
2014	$\frac{2651047,09}{5048850,73} = 0,52$
2015	$\frac{2420859,04}{5246333,75} = 0,46$

Διάγραμμα 4.4.12: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Ε. Α.Ε.



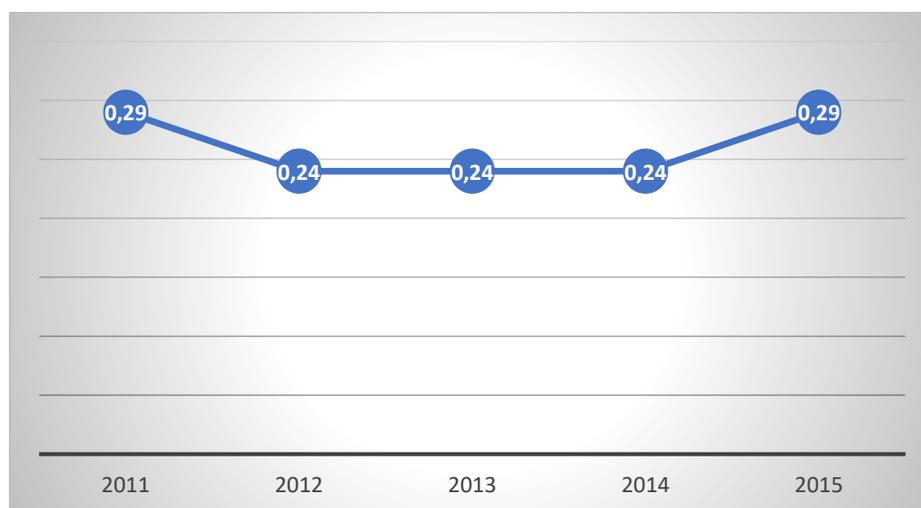
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του μόνο

κατά το έτος 2011 καθώς η τιμή του δείκτη είναι υψηλότερη της μονάδας. Τα επόμενα χρόνια δεν παρατηρείται αυτό καθώς η τιμή του δείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.13: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{4287418}{14640833} = 0,29$
2012	$\frac{3646244}{15174363} = 0,24$
2013	$\frac{3793644}{15760066} = 0,24$
2014	$\frac{3928287}{16540828} = 0,24$
2015	$\frac{4620578}{15811375} = 0,29$

Διάγραμμα 4.4.13: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.



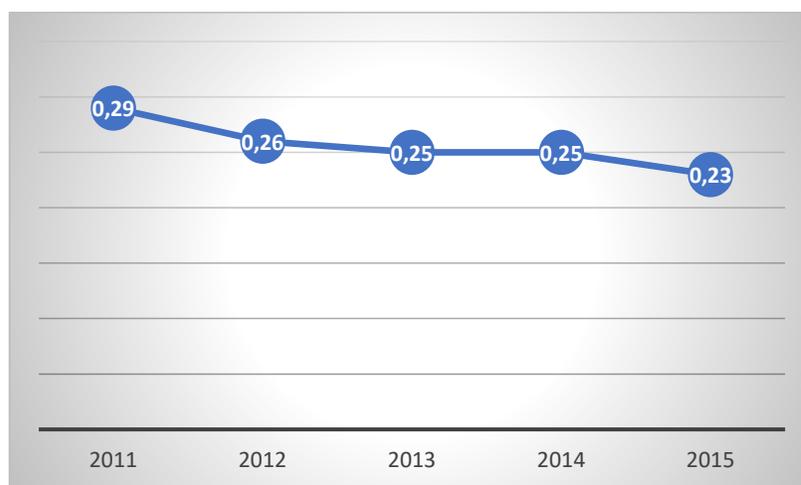
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη

την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.14: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Η. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{6262875}{21293634} = 0,29$
2012	$\frac{5777986}{22029712} = 0,26$
2013	$\frac{6186334}{24546415} = 0,25$
2014	$\frac{5859917}{23085106} = 0,25$
2015	$\frac{5822868}{25449457} = 0,23$

Διάγραμμα 4.4.14: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Η. Α.Ε.



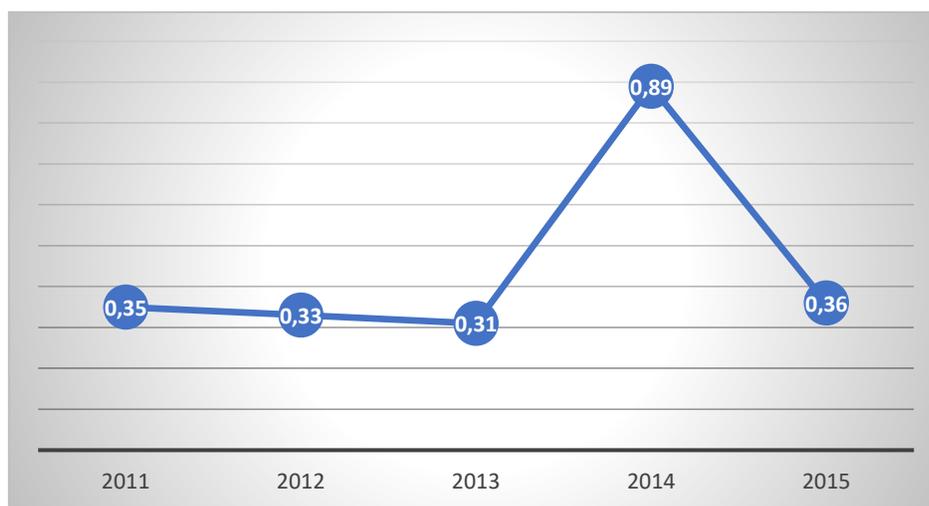
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη

την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.15: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Θ. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{51222138}{145859216} = 0,35$
2012	$\frac{52866964,80}{160694516,92} = 0,33$
2013	$\frac{51560096,52}{164458442,97} = 0,31$
2014	$\frac{56280237,74}{146210566,21} = 0,89$
2015	$\frac{50881604,79}{140845987,58} = 0,36$

Διάγραμμα 4.4.15: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Θ. Α.Ε.*



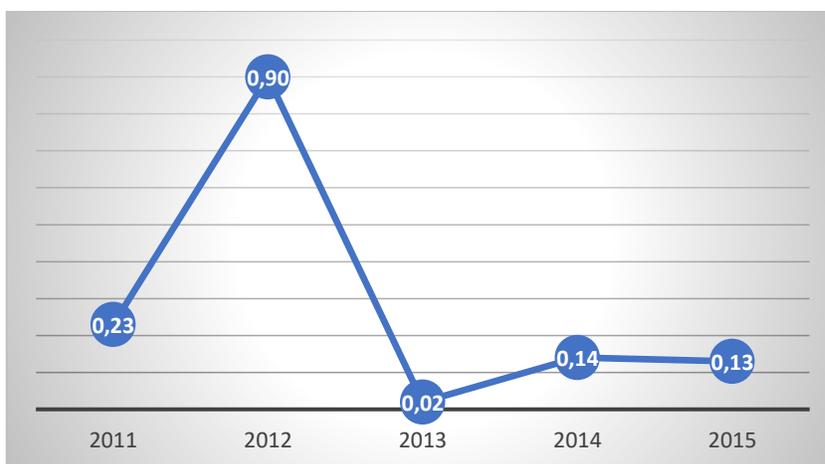
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη

την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.16: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{1262}{5460} = 0,23$
2012	$\frac{1153}{5196} = 0,90$
2013	$\frac{1283}{5016} = 0,02$
2014	$\frac{828}{5768} = 0,14$
2015	$\frac{950}{6997} = 0,13$

Διάγραμμα 4.4.16: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Κ. Α.Ε.



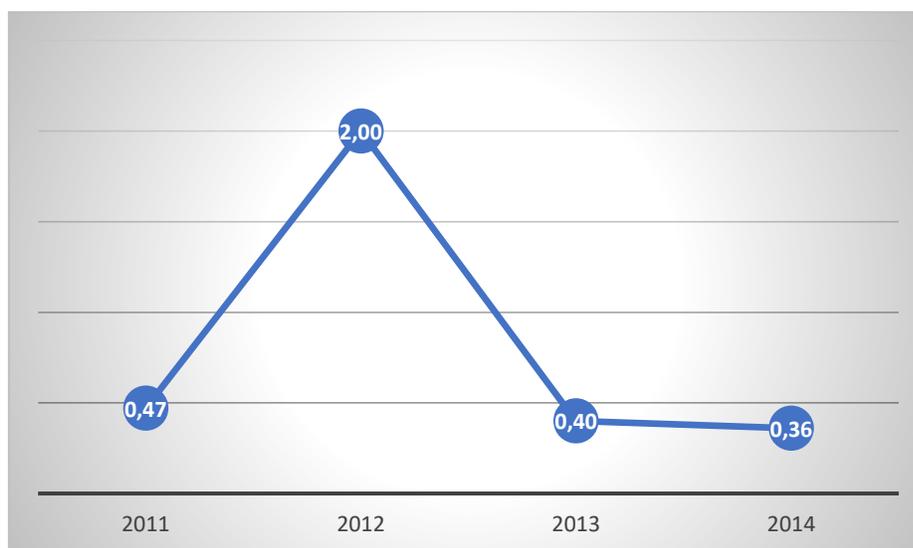
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.7. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη

την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.17: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{2994413}{6414626} = 0,47$
2012	$\frac{2972938}{1485238} = 2,00$
2013	$\frac{3099058}{7730853} = 0,40$
2014	$\frac{2737786}{7639572} = 0,36$

Διάγραμμα 4.4.17: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.*



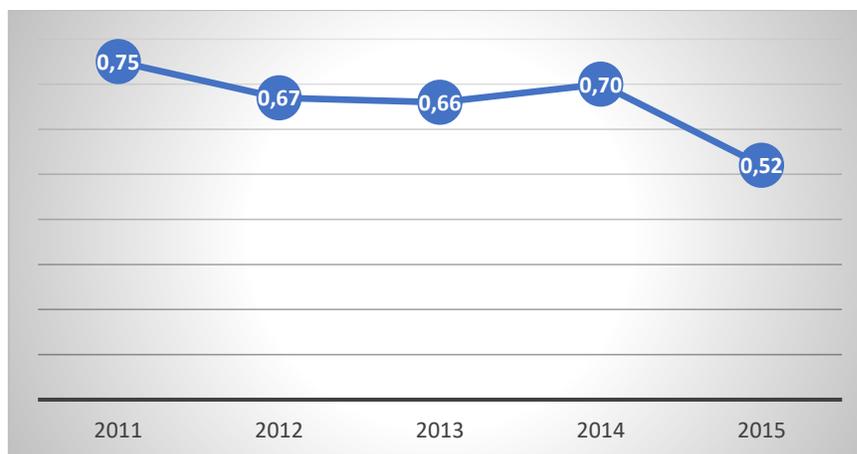
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.8. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη

την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα εκτός από το έτος 2012 όπου η τιμή του δείκτη ήταν στο 2,00.

Πίνακας 4.4.18: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{2501465,98}{3325507,7} = 0,75$
2012	$\frac{2502961,22}{3706814,97} = 0,67$
2013	$\frac{2497890,23}{3788117,99} = 0,66$
2014	$\frac{2956001,77}{4235518,50} = 0,70$
2015	$\frac{2338559,77}{4497594,43} = 0,52$

Διάγραμμα 4.4.18: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

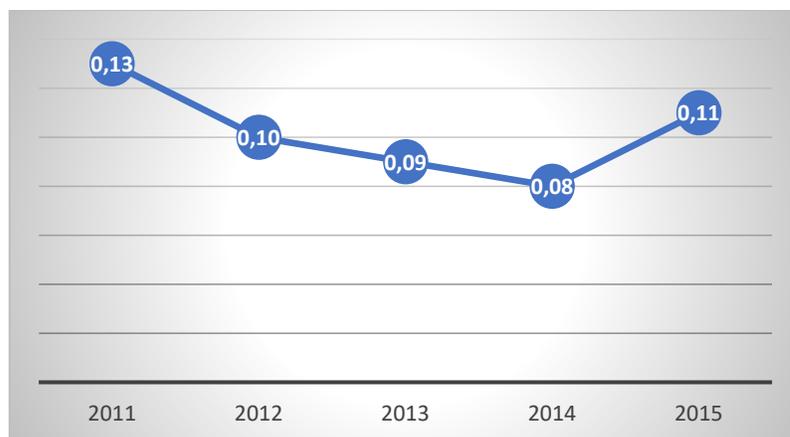


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.19: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{6783124,17}{53623473,49} = 0,13$
2012	$\frac{5336308,07}{55572693,55} = 0,10$
2013	$\frac{5518566,20}{64719222,47} = 0,09$
2014	$\frac{5579308,72}{65783848,71} = 0,08$
2015	$\frac{5753311,62}{52835042,40} = 0,11$

Διάγραμμα 4.4.19: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.*

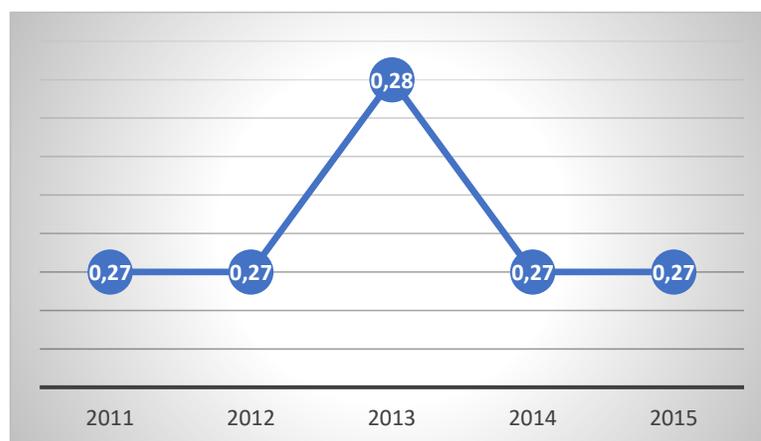


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών του όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.20: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{105127688,49}{390032651,92} = 0,27$
2012	$\frac{106592452,79}{388808849,08} = 0,27$
2013	$\frac{108630469,40}{386519166,41} = 0,28$
2014	$\frac{104320264,31}{382515346,94} = 0,27$
2015	$\frac{99880455,20}{367977084,67} = 0,27$

Διάγραμμα 4.4.20: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.

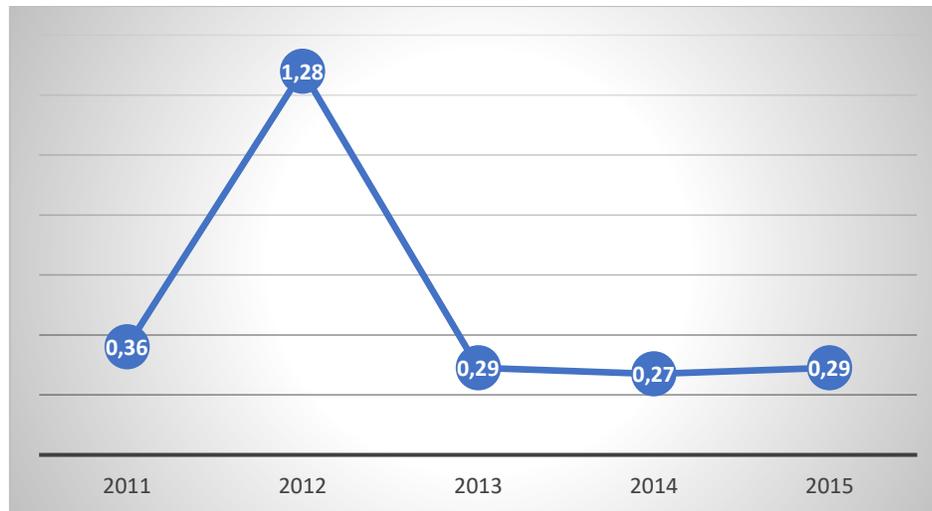


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων του όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.21: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.*

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$
2011	$\frac{1798690,44}{5014233,05} = 0,36$
2012	$\frac{1734660,55}{1356815,40} = 1,28$
2013	$\frac{1800507,55}{6200560,12} = 0,29$
2014	$\frac{1699350,95}{6173553,72} = 0,27$
2015	$\frac{1615675,26}{5480799,40} = 0,29$

Διάγραμμα 4.4.21: *Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού Ο.Λ.Π. Α.Ε.*



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. εκτός από το 2012 που η τιμή του δείκτη ήταν 1,28, δεν έχει πραγματοποιήσει υπερεπένδυση των κεφαλαίων του σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων του όλα τα άλλα χρόνια καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη βρίσκεται πολύ κάτω από τη μονάδα.

4.4.3 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων

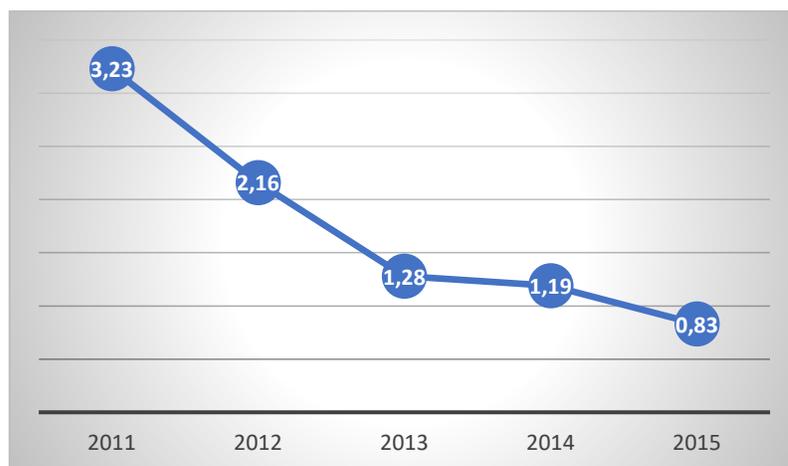
Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει εάν οι απαιτήσεις μιας επιχείρησης είναι πολύ μεγάλες σε σύγκριση με τις πωλήσεις της. Ανάλογος με την ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων είναι ο χρόνος δέσμευσης των απαιτήσεων. Μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων σημαίνει μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες. Η παρακολούθηση της τάσης είναι διαχρονικά χρήσιμη για την αξιολόγηση της ποιότητας και της ρευστότητας των απαιτήσεων. Ο τύπος του δείκτη είναι:

$$\text{Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο.Απαιτήσεων}}$$

Πίνακας 4.4.22: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{931643}{28814,25} = 3,23$
2012	$\frac{810271}{374299,5} = 2,16$
2013	$\frac{637077}{497887} = 1,28$
2014	$\frac{605769}{508491,5} = 1,19$
2015	$\frac{561124}{628042,5} = 0,83$

Διάγραμμα 4.4.22: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015

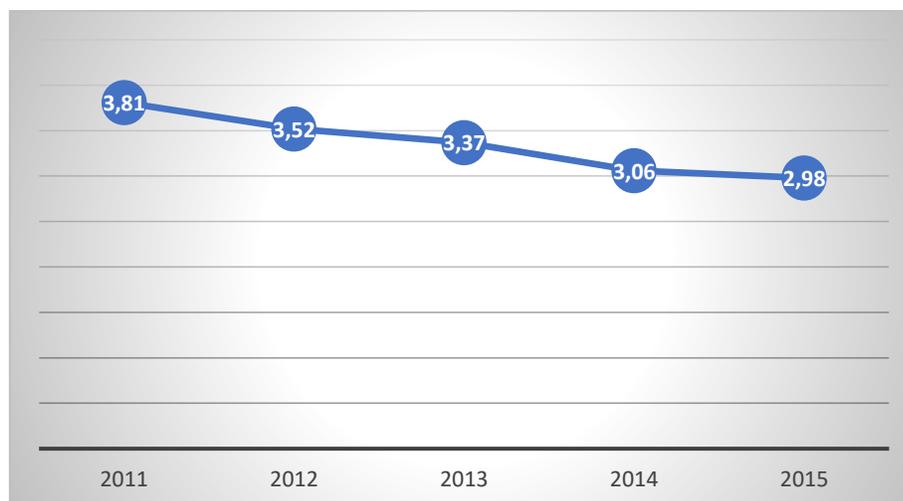


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.1. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. έχει το 2011 και 2012 μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων που σημαίνει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις άρα χαμηλότερα απαιτούμενα κεφάλαια. Στα επόμενα όμως χρόνια ο δείκτης είναι συνεχώς μειωμένος που σημαίνει ότι ο οργανισμός το 2015 δεν έχει μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων και άρα χρειάζεται περισσότερα απαιτούμενα κεφάλαια.

Πίνακας 4.4.23: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Β.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{4882013,27}{1279162,22} = 3,81$
2012	$\frac{4554941,63}{1292334,96} = 3,52$
2013	$\frac{4558299,12}{1352573,6} = 3,37$
2014	$\frac{4323038,67}{1412702,59} = 3,06$
2015	$\frac{4473771,64}{1499978,13} = 2,98$

Διάγραμμα 4.4.23: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Β.Α.Ε. 2011-2015

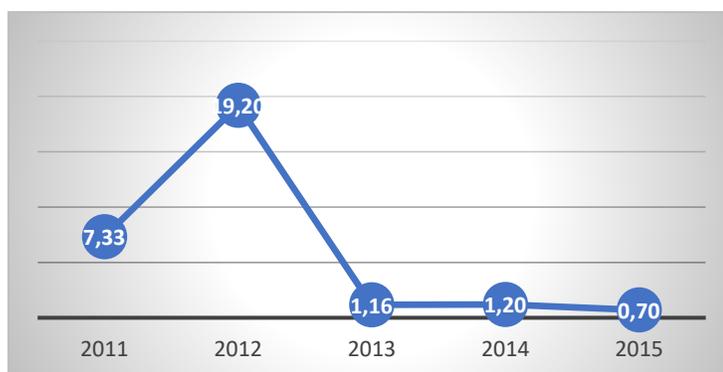


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων που σημαίνει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις άρα χαμηλότερα απαιτούμενα κεφάλαια.

Πίνακας 4.4.24: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ε.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{4882013,27}{1279162,22} = 3,81$
2012	$\frac{4554941,63}{1292334,96} = 3,52$
2013	$\frac{4558299,12}{1352573,6} = 3,37$
2014	$\frac{4323038,67}{1412702,59} = 3,06$
2015	$\frac{4473771,64}{1499978,13} = 2,98$

Διάγραμμα 4.4.24: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ε.Α.Ε. 2011-2015



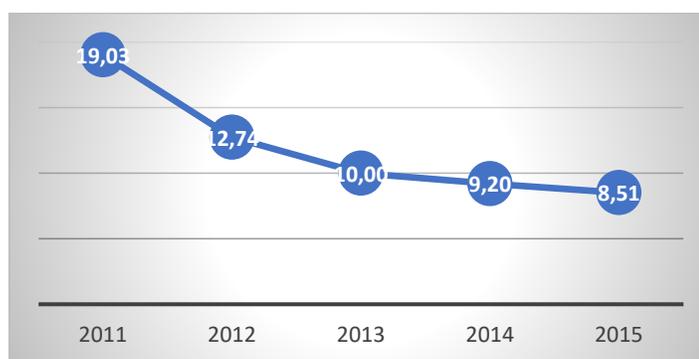
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει από το 2011 έως και το 2012 μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων που σημαίνει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις άρα χαμηλότερα απαιτούμενα κεφάλαια. Τις επόμενες χρονιές όμως ο

δείκτης είναι λίγο πάνω από τη μονάδα που σημαίνει ότι έχει μεγαλύτερα απαιτούμενα κεφάλαια ο οργανισμός και όχι τόσο γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.25: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{12371432}{650037,5} = 19,03$
2012	$\frac{12256392}{961983,5} = 12,74$
2013	$\frac{12822400}{1282452} = 10,00$
2014	$\frac{13472224}{1464928} = 9,20$
2015	$\frac{14193766}{1668645} = 8,51$

Διάγραμμα 4.4.25: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε. 2011-2015



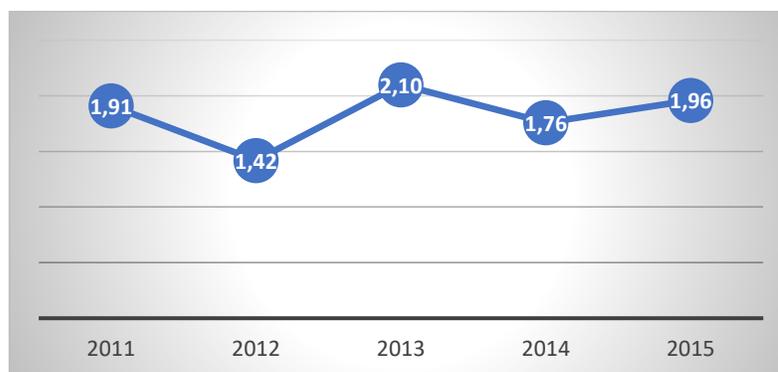
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο έχει μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων που σημαίνει

γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις άρα χαμηλότερα απαιτούμενα κεφάλαια. Όμως ο δείκτης έχει συνεχώς πτωτική πορεία αν και δεν φτάνει ποτέ στο όριο της μονάδας.

Πίνακας 4.4.26: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Η.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{6262875}{3265863} = 1,91$
2012	$\frac{3777986}{2652266} = 1,42$
2013	$\frac{6186334}{2943693,5} = 2,10$
2014	$\frac{5859917}{3321308} = 1,76$
2015	$\frac{5822868}{2966613} = 1,96$

Διάγραμμα 4.4.26: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Η.Α.Ε. 2011-2015



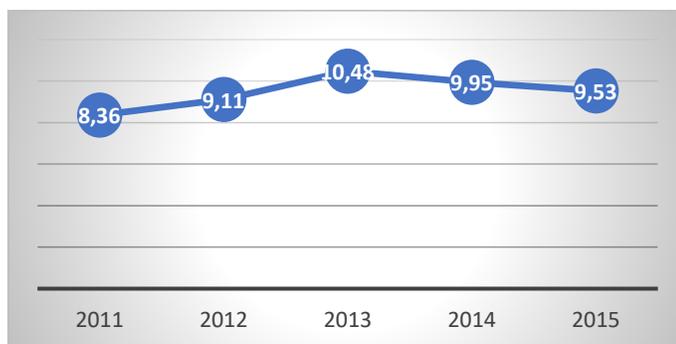
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο δεν έχει τόσο μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς

οι τιμές του δείκτη είναι μέχρι και το 2. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχει και τόσο γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.27: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Θ.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{51222138}{6124641,5} = 8,36$
2012	$\frac{52866964,80}{5804648,76} = 9,11$
2013	$\frac{51560096,52}{4918437,555} = 10,48$
2014	$\frac{56280237,74}{5657574,31} = 9,95$
2015	$\frac{50881604,79}{5338661,42} = 9,53$

Διάγραμμα 4.4.27: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Θ.Α.Ε. 2011-2015

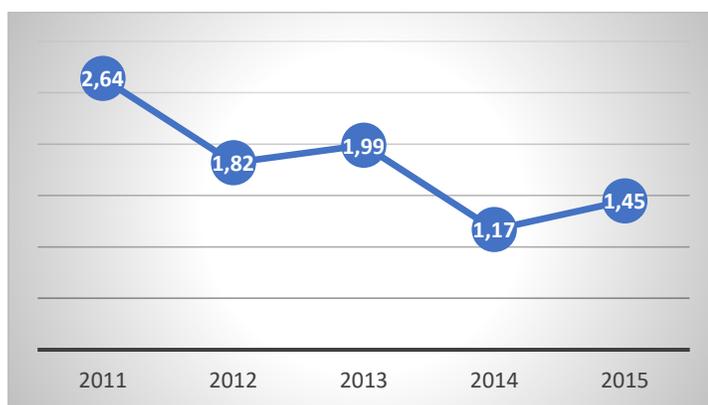


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο έχει μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι τιμές του δείκτη είναι πολύ πάνω από τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.28: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Κ.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{1262}{477,5} = 2,64$
2012	$\frac{1153}{632,5} = 1,82$
2013	$\frac{1283}{645,5} = 1,99$
2014	$\frac{828}{706,5} = 1,17$
2015	$\frac{950}{954,5} = 1,45$

Διάγραμμα 4.4.28: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Κ.Α.Ε. 2011-2015



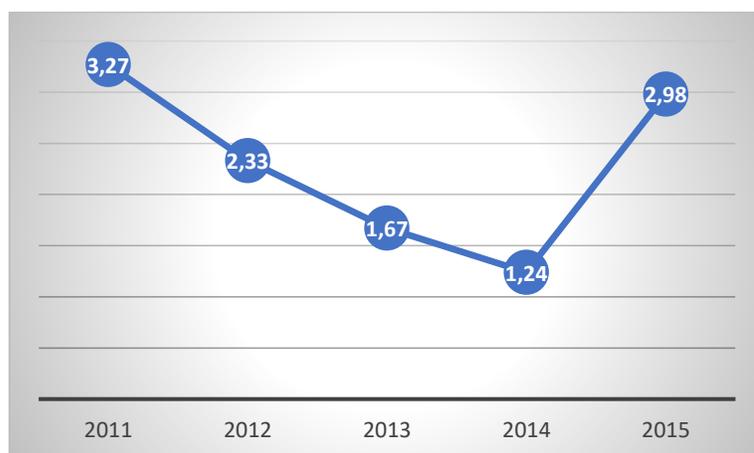
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.7. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο δεν έχει τόσο μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς

οι τιμές του δείκτη είναι λίγο πάνω από τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχει τόσο γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.29: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΚΕ.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{2994413}{916508,5} = 3,27$
2012	$\frac{2972938}{1275018,5} = 2,33$
2013	$\frac{3099058}{1859276} = 1,67$
2014	$\frac{2737786}{2201357,5} = 1,24$
2015	$\frac{6125712}{2054042} = 2,98$

Διάγραμμα 4.4.29: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.ΚΕ.Α.Ε. 2011-2015

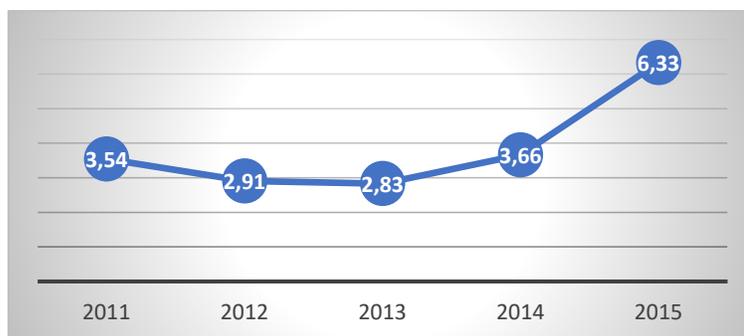


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.8. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. το 2011, 2012 και το 2015 έχει μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι τιμές του δείκτη είναι αρκετά πάνω από τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις. Τα άλλα χρόνια (2013 και 2014) η τιμή του δείκτη είναι λίγο πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι δεν έχει και τόσο γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.30: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{2501465,98}{706092,45} = 3,54$
2012	$\frac{2502961,22}{858716,48} = 2,91$
2013	$\frac{2497890,23}{882967,39} = 2,83$
2014	$\frac{2956001,77}{806734,85} = 3,66$
2015	$\frac{3288538,49}{519440,59} = 6,33$

Διάγραμμα 4.4.30: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Α.Α.Ε. 2011-2015



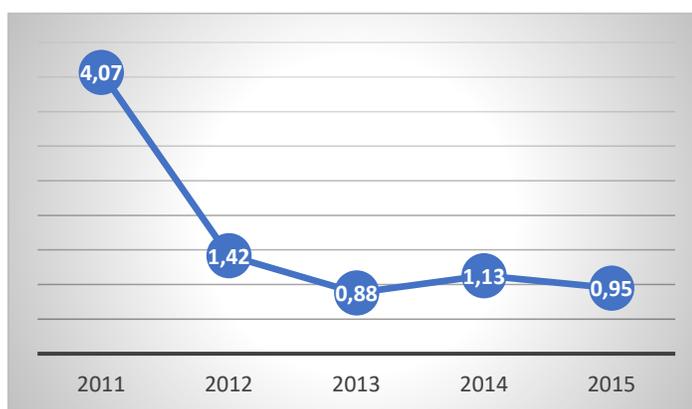
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΛΕ. Α.Ε. όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο έχει μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι τιμές

του δείκτη είναι αρκετά πάνω από τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.31: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{6783124,17}{1666716,78} = 4,07$
2012	$\frac{5336308,07}{3754204,47} = 1,42$
2013	$\frac{5518566,20}{6257532,19} = 0,88$
2014	$\frac{5579605,47}{4930400,55} = 1,13$
2015	$\frac{5753311,62}{6048700,88} = 0,95$

Διάγραμμα 4.4.31: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Α.Ε. 2011-2015



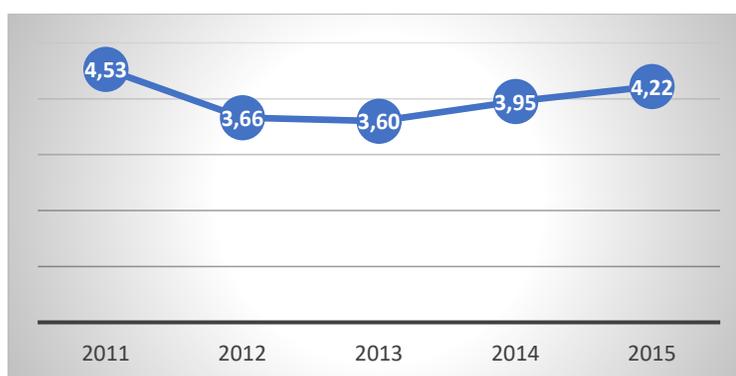
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. το 2011 έχει μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι η τιμή του δείκτη είναι στο 4,07 πράγμα

που σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις. Τα επόμενα όμως χρόνια η τιμή πέφτει είτε κάτω από τη μονάδα (έτη 2013 και 2015) είτε βρίσκεται κοντά στη μονάδα (έτη 2012 και 2014) πράγμα που σημαίνει ότι η ταχύτητα είσπραξης δεν είναι και τόσο μεγάλη.

Πίνακας 4.4.32: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{105127688,49}{23185958,34} = 4,53$
2012	$\frac{106592452,79}{29104962,} = 3,66$
2013	$\frac{106630469,40}{29618704,52} = 3,60$
2014	$\frac{104320264,31}{26389243,8} = 3,95$
2015	$\frac{99880455,20}{23660879,33} = 4,22$

Διάγραμμα 4.4.32: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Π.Α.Ε. 2011-2015



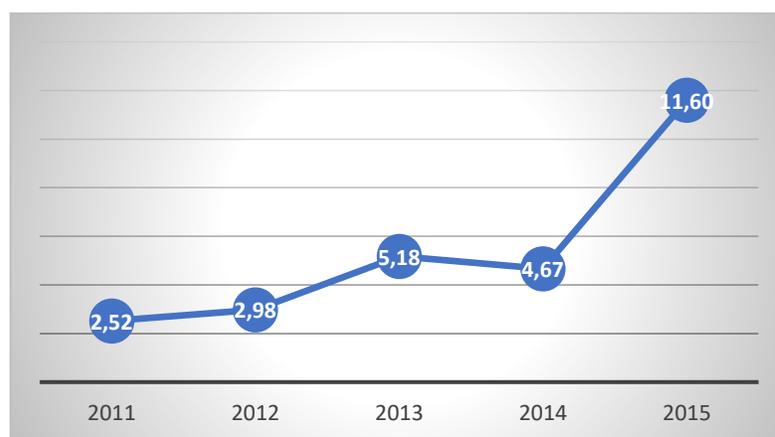
Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. έχει όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι τιμές του

δείκτη είναι πολύ πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις.

Πίνακας 4.4.33: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ρ.Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ. Ο. Απαιτήσεων}}$
2011	$\frac{1798690,44}{713240,33} = 2,52$
2012	$\frac{1734660,55}{581610,47} = 2,98$
2013	$\frac{1800507,55}{348141,72} = 5,18$
2014	$\frac{1699350,95}{364051,50} = 4,67$
2015	$\frac{1615675,26}{142742,74} = 11,60$

Διάγραμμα 4.4.33: Αριθμοδείκτης Ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων Ο.Λ.Ρ.Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.3.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. έχει όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων καθώς οι τιμές του δείκτη είναι πολύ πάνω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι έχει γρήγορη εισροή κεφαλαίων από απαιτήσεις. Μάλιστα οι τιμές του δείκτη από το 2011 και εξής είναι συνεχώς αυξανόμενες.

4.4.4 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει πόσες φορές το ίδιο κεφάλαιο ανανεώνεται ή επανακτάται μέσω των πωλήσεων μέσα σε μια χρήση και από αυτόν αντιλαμβανόμαστε:

1. εάν η επιχείρηση χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα κεφάλαια που έχει.
2. Εάν υπάρχει επάρκεια των πωλήσεων σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια.

Εάν ο δείκτης έχει υψηλή τιμή τότε η επιχείρηση πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις με σχετικά μικρό ύψος των ιδίων κεφαλαίων το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένα κέρδη. Αντίθετα, μικρή τιμή του δείκτη δείχνει ανεπαρκή χρησιμοποίησή τους με συνέπεια τη μειωμένη αποδοτικότητά τους. Από άποψη ασφάλειας όμως όσο μεγαλύτερος ο δείκτης τόσο λιγότερο ευνοϊκή είναι η θέση της επιχείρησης γιατί λειτουργεί βασιζόμενη κυρίως στα ξένα κεφάλαια. Ο χαμηλός δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεχόμενο να παρέχει ένδειξη υπέρξεως υπερεπένδυσης σε πάγια σε σχέση με τις πωλήσεις. Ο τύπος του δείκτη είναι ο εξής:

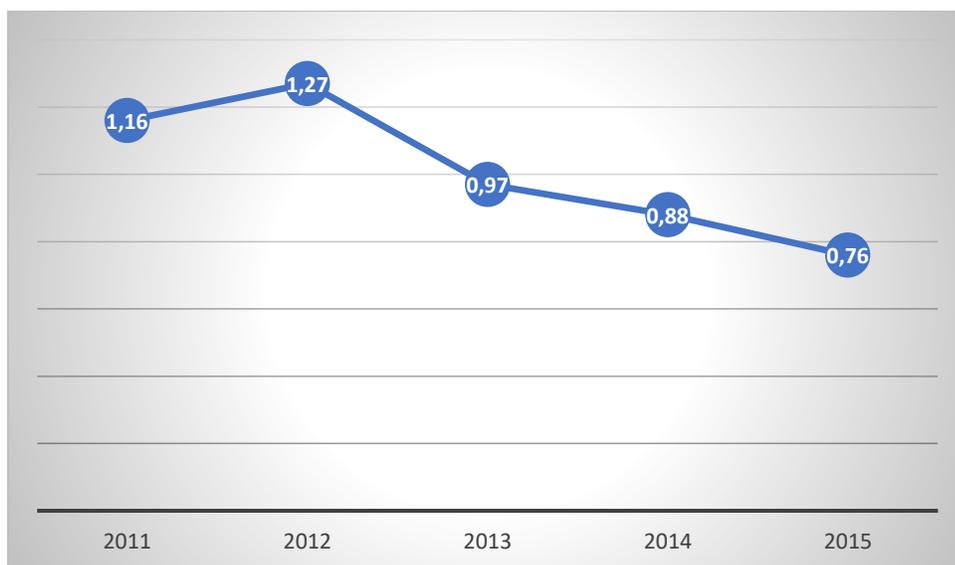
$$\text{Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$$

Πίνακας 4.4.34: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{931643}{802406} = 1,16$

2012	$\frac{810271}{636603} = 1,27$
2013	$\frac{637077}{658208} = 0,97$
2014	$\frac{605769}{684747} = 0,88$
2015	$\frac{561124}{740298} = 0,76$

Διάγραμμα 4.4.34: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

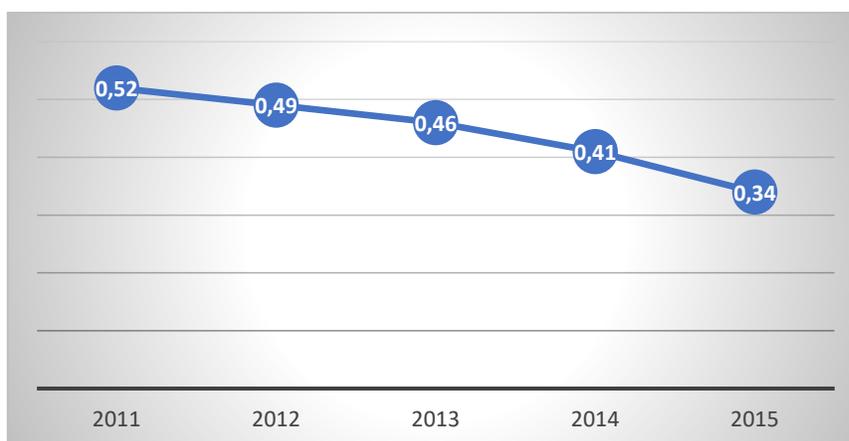


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.1. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. έχει μικρό δείκτη ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων όλα αυτά τα χρόνια που σημαίνει ότι ίσως ο οργανισμός επερεπενδύει σε πάγια σε σχέση με τις πωλήσεις.

Πίνακας 4.4.35: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{4882013,27}{9301610,14} = 0,52$
2012	$\frac{4554941,63}{9360981,35} = 0,49$
2013	$\frac{4558299,12}{9909534,28} = 0,46$
2014	$\frac{4323038,67}{10628644,42} = 0,41$
2015	$\frac{4473771,64}{13243629,43} = 0,34$

Διάγραμμα 4.4.35: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

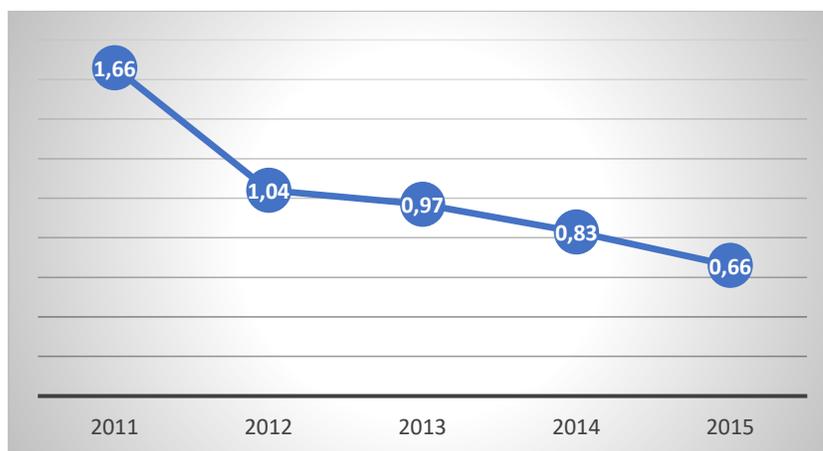


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει μικρό δείκτη ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων όλα αυτά τα χρόνια που σημαίνει ότι ίσως ο οργανισμός επερεπενδύει σε πάγια σε σχέση με τις πωλήσεις.

Πίνακας 4.4.36: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{3124354,37}{1878149,62} = 1,66$
2012	$\frac{2450590,81}{2357815,43} = 1,04$
2013	$\frac{2639084,40}{2723087,05} = 0,97$
2014	$\frac{2651047,35}{3208944,02} = 0,83$
2015	$\frac{2420859,04}{3688842,03} = 0,66$

Διάγραμμα 4.4.36: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

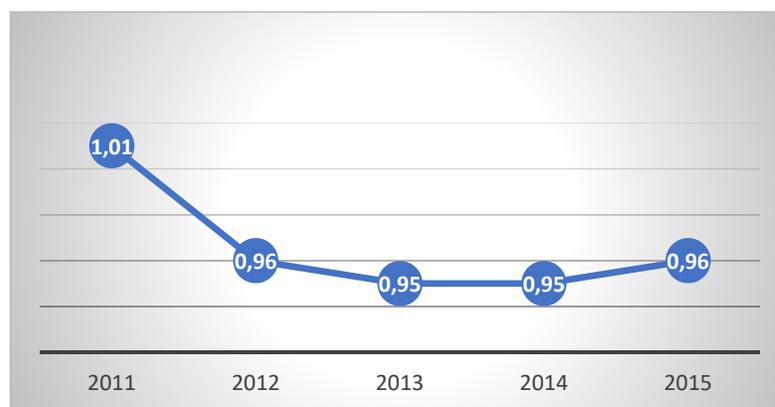


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει μικρό δείκτη ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων όλα αυτά τα χρόνια που σημαίνει ανεπαρκή χρησιμοποίησή τους με συνέπεια τη μειωμένη αποδοτικότητά τους.

Πίνακας 4.4.37: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{12371432}{12256393} = 1,01$
2012	$\frac{12256392}{12725876} = 0,96$
2013	$\frac{12822400}{13472224} = 0,95$
2014	$\frac{13472224}{14193766} = 0,95$
2015	$\frac{14193766}{14827424} = 0,96$

Διάγραμμα 4.4.37: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

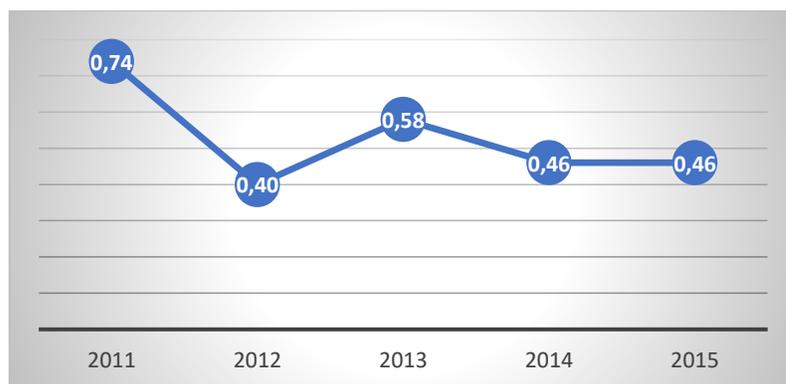


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν μειωμένη αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο.

Πίνακας 4.4.38: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{6262875}{8478501} = 0,74$
2012	$\frac{3777986}{9328461} = 0,40$
2013	$\frac{6186334}{10707299} = 0,58$
2014	$\frac{5859917}{12666964} = 0,46$
2015	$\frac{5822868}{12579075} = 0,46$

Διάγραμμα 4.4.38: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α. Α.Ε. 2011-2015

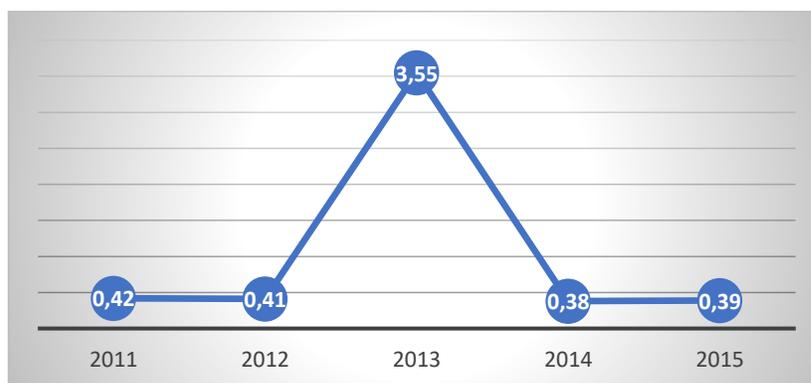


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν μειωμένη αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.39: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{51222138}{120675957} = 0,42$
2012	$\frac{52866964,80}{129724224,74} = 0,41$
2013	$\frac{51560096,52}{14504528,13} = 3,55$
2014	$\frac{56280237,74}{148454884,81} = 0,38$
2015	$\frac{50881604,79}{128768712,89} = 0,39$

Διάγραμμα 4.4.39: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

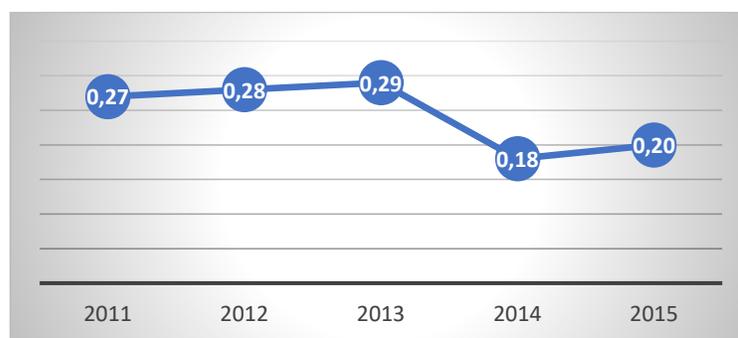


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν μειωμένη αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα εκτός από το έτος 2013 όπου ο δείκτης έχει 3,55 τιμή πράγμα που σημαίνει ότι μόνο εκείνη τη χρονιά ο οργανισμός πραγματοποίησε μεγάλες πωλήσεις με σχετικά μικρό ύψος των ιδίων κεφαλαίων.

Πίνακας 4.4.40: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{1262}{4686} = 0,27$
2012	$\frac{1153}{4159} = 0,28$
2013	$\frac{1283}{4340} = 0,29$
2014	$\frac{828}{4486} = 0,18$
2015	$\frac{950}{4749} = 0,20$

Διάγραμμα 4.4.40: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

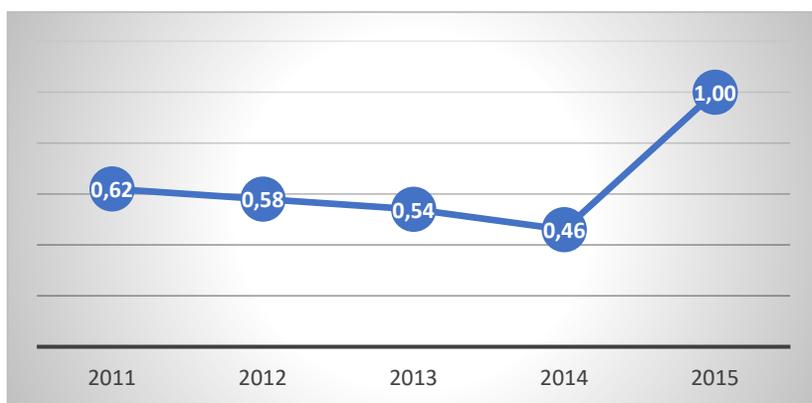


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.7. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν μειωμένη αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.41: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{2994413}{4826630} = 0,62$
2012	$\frac{2972938}{5141182} = 0,58$
2013	$\frac{3099058}{5682538} = 0,54$
2014	$\frac{2737786}{5879448} = 0,46$
2015	$\frac{6125712}{6125712} = 1$

Διάγραμμα 4.4.41: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

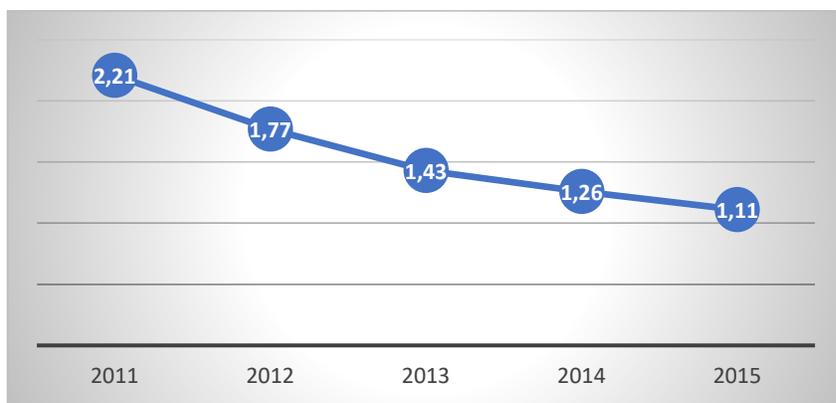


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν μειωμένη αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.42: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{2501465,98}{1132013,98} = 2,21$
2012	$\frac{2502961,22}{1410452,53} = 1,77$
2013	$\frac{2497890,23}{1743517,40} = 1,43$
2014	$\frac{2956001,77}{2338559,77} = 1,26$
2015	$\frac{3288538,49}{2950245,40} = 1,11$

Διάγραμμα 4.4.42: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. χρησιμοποιεί καλώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να έχουν καλή αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται πάνω από τη μονάδα. Όμως η πορεία του δείκτη παρουσιάζει φθίνουσα πορεία.

Πίνακας 4.4.43: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{6783124,17}{49347808,15} = 0,14$
2012	$\frac{5336308,07}{50579175,70} = 1,10$
2013	$\frac{5518566,20}{57217809,76} = 0,09$
2014	$\frac{5579605,47}{61535942,09} = 0,09$
2015	$\frac{5753311,62}{48911211,95} = 0,12$

Διάγραμμα 4.4.43: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015

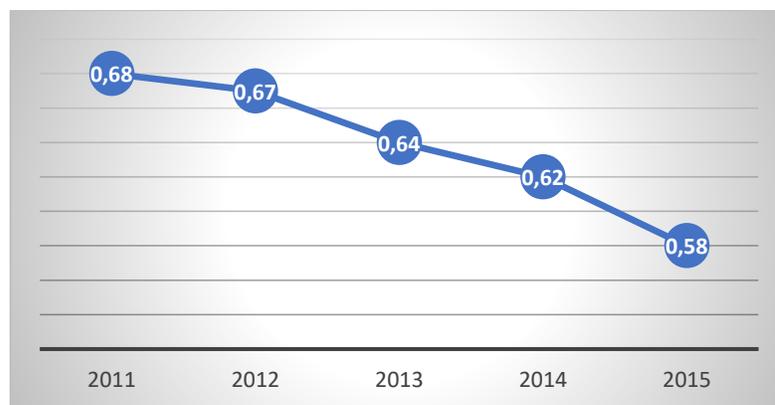


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δεν έχει χρησιμοποιεί καλώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να μην έχουν καλή αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται οριακά πάνω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.44: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{105127688,49}{155046212,42} = 0,68$
2012	$\frac{106592452,79}{159753304,18} = 0,67$
2013	$\frac{106630469,40}{166014119,63} = 0,64$
2014	$\frac{104320264,31}{168585627,93} = 0,62$
2015	$\frac{99880455,20}{174315810,88} = 0,58$

Διάγραμμα 4.4.44: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

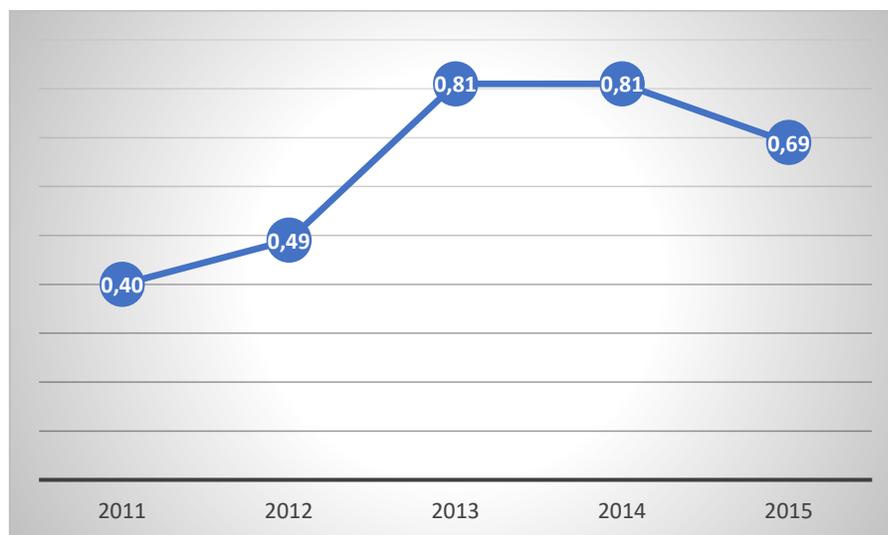


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν έχει χρησιμοποιεί καλώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να μην έχουν καλή αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται οριακά κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.4.45: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$
2011	$\frac{1798690,44}{4437954,46} = 0,40$
2012	$\frac{1734660,55}{3547234,28} = 0,49$
2013	$\frac{1800507,55}{1981703,80} = 0,91$
2014	$\frac{1699350,95}{2103124,41} = 0,81$
2015	$\frac{1615675,26}{2338512,75} = 0,69$

Διάγραμμα 4.4.45: Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.4.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. δεν έχει χρησιμοποιεί καλώς τα ίδια κεφάλαιά του με συνέπεια αυτά να μην έχουν καλή αποδοτικότητα όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο καθώς ο δείκτης βρίσκεται οριακά κάτω από τη μονάδα.

4.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό, αφού μελετήσαμε τον αριθμοδείκτη δραστηριότητας θα επιχειρήσουμε να συγκρίνουμε όλους τους Οργανισμούς Λιμένος Ελλάδος για να δούμε συγκριτικά την πορεία του δείκτη ανάμεσα στα λιμάνια.

Διαπιστώνεται ότι όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο ο Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης και Ραφήνας έχουν μηδενική τιμή στον αριθμοδείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Επίσης αρνητικό πρόσημο εμφανίζουν οι Ο.Λ. Θεσσαλονίκης από το 2012 και μετά, ο Ο.Λ. Λαυρίου το 2011-2013 και το 2015 ενώ ο Ο.Λ. Καβάλας παρόλο που εμφανίζει αρνητικό πρόσημο το 2011-2012 έχει τη μεγαλύτερη τιμή το 2015 (16,15) από όλα τα λιμάνια όλων των ετών (Πίνακας 4.5.1.).

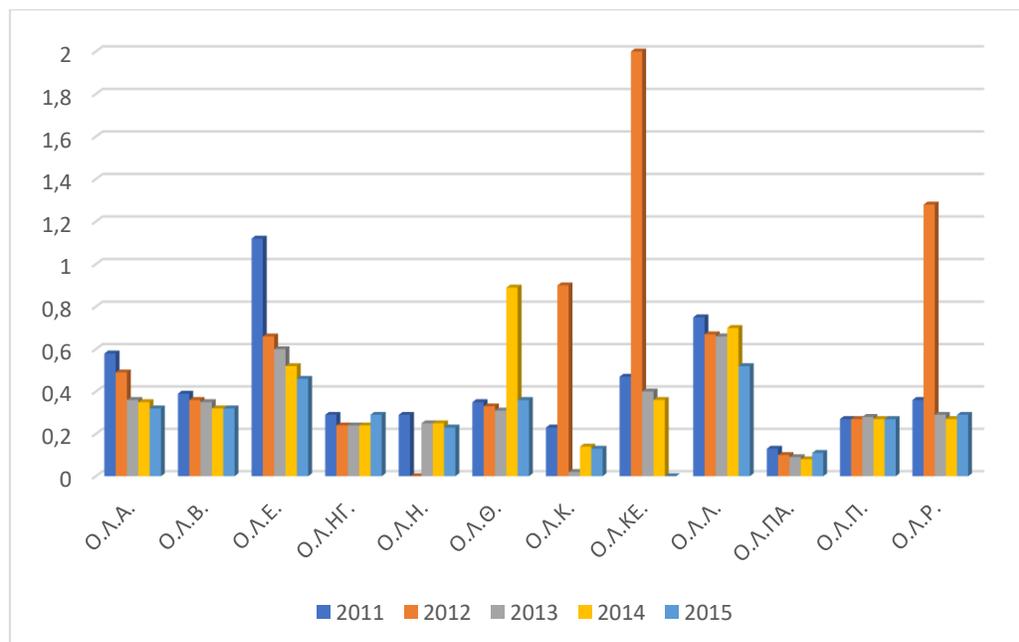
Πίνακας 4.5.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ				
ΛΙΜΑΝΙ/ ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0	0	0	0	0
Ο.Λ.Β.	0,29	0,10	0,12	0,21	1,35
Ο.Λ.Ε.	0	0	0	0	0
Ο.Λ.ΗΓ.	0,29	0,06	0,20	0,01	0,16
Ο.Λ.Η.	0,28	0,39	0,13	0,51	2,05
Ο.Λ.Θ.	0,47	-0,36	-0,27	-0,69	-0,69
Ο.Λ.Κ.	-1,48	-1,41	1,48	0,72	16,15
Ο.Λ.ΚΕ.	0,90	0,25	0,27	0,15	0,38
Ο.Λ.Λ.	-0,09	-0,04	-0,08	0,34	-0,23
Ο.Λ.ΠΑ.	0,50	0,24	0,27	0,46	0,44
Ο.Λ.Π.	2,90	2,26	0,17	0,39	0,15
Ο.Λ.Ρ.	0	0	0	0	0

Πίνακας 4.5.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας Ενεργητικού όλων των λιμένων 2011-2015

ΛΙΜΑΝΙ / ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ				
	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0,58	0,49	0,36	0,35	0,32
Ο.Λ.Β.	0,39	0,36	0,35	0,32	0,32
Ο.Λ.Ε.	1,12	0,66	0,60	0,52	0,46
Ο.Λ.ΗΓ.	0,29	0,24	0,24	0,24	0,29
Ο.Λ.Η.	0,29	0,26	0,25	0,25	0,23
Ο.Λ.Θ.	0,35	0,33	0,31	0,89	0,36
Ο.Λ.Κ.	0,23	0,90	0,02	0,14	0,13
Ο.Λ.ΚΕ.	0,47	2,00	0,40	0,36	0
Ο.Λ.Λ.	0,75	0,67	0,66	0,70	0,52
Ο.Λ.ΠΑ.	0,13	0,10	0,09	0,08	0,11
Ο.Λ.Π.	0,27	0,27	0,28	0,27	0,27
Ο.Λ.Ρ.	0,36	1,28	0,29	0,27	0,29

Διάγραμμα 4.5.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας Ενεργητικού όλων των λιμένων 2011-2015



Η μεγαλύτερη τιμή του δείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού διαπιστώνεται κατά το 2012 στον Ο.Λ. Κέρκυρας (0,40). Ωστόσο, το 2011 τη μεγαλύτερη τιμή στο δείκτη αυτό την παρατηρούμε στον Ο.Λ. Ελευσίνας (1,12). Το 2013 ο Ο.Λ. Λαυρίου έχει 0,66 τιμή ενώ το 2014 ο Ο.Λ. Θεσσαλονίκης (0,89). Τέλος κατά το 2015 ο Ο.Λ. Λαυρίου έχει τιμή 0,52 (πίνακας 4.5.2 και διάγραμμα 4.5.1).

Η μικρότερη τιμή όλων των ετών εμφανίζεται στον Ο.Λ. Κέρκυρας (0,0) κατά το 2015 ενώ ο Ο.Λ. Πειραιά έχει τη μικρότερη τιμή κατά τα άλλα έτη.

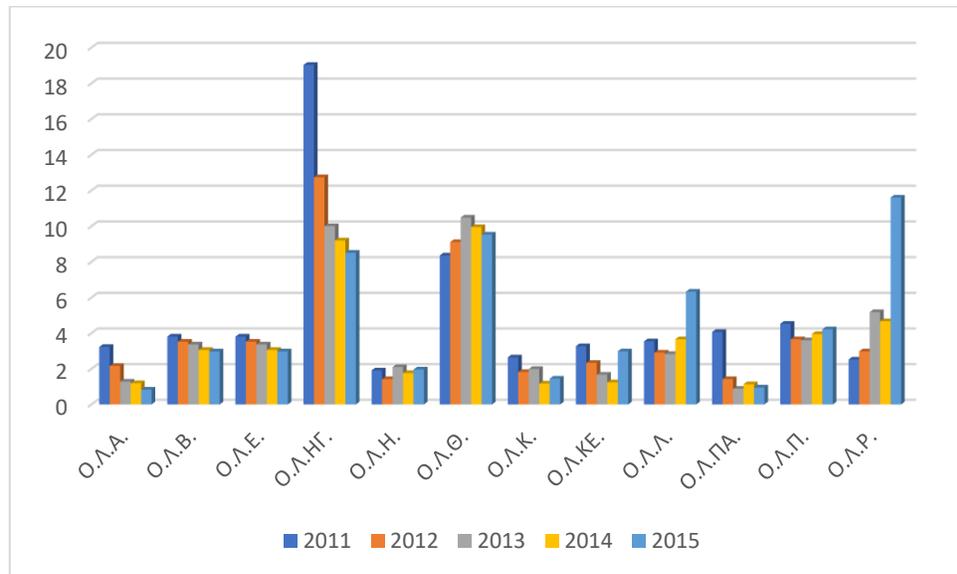
Αναφορικά με τον αριθμοδείκτη ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων η μεγαλύτερη τιμή εμφανίζεται κατά το 2011 στον Ο.Λ. Κέρκυρας (3,27) και η μικρότερη στον Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης (0,83) το 2015. (Πίνακας 4.5.3 και διάγραμμα 4.5.2).

Πιο αναλυτικά τη μεγαλύτερη τιμή κατά το 2012 την έχει ο Ο.Λ. ΗΓ (12,74) ενώ τη μικρότερη ο Ο.Λ. Πατρών (1,42). Το 2013 τη μεγαλύτερη την έχει ο Ο.Λ.ΗΓ. (10,48) ενώ τη μικρότερη ο Ο.Λ.Α. (1,28). Το 2014 τη μεγαλύτερη την έχει ο Ο.Λ.Θ (9,95) ενώ τη μικρότερη ο Ο.Λ.Πατρών (1,13). Τέλος το 2015 τη μεγαλύτερη τιμή την έχει ο Ο.Λ.Ρ. (11,6) ενώ τη μικρότερη ο Ο.Λ.Α. (0,83).

Πίνακας 4.5.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ				
ΛΙΜΑΝΙ/ ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	3,23	2,16	1,28	1,19	0,83
Ο.Λ.Β.	3,81	3,52	3,37	3,06	2,98
Ο.Λ.Ε.	3,81	3,52	3,37	3,06	2,98
Ο.Λ.ΗΓ.	19,03	12,74	10,00	9,20	8,51
Ο.Λ.Η.	1,91	1,42	2,10	1,76	1,96
Ο.Λ.Θ.	8,36	9,11	10,48	9,95	9,53
Ο.Λ.Κ.	2,64	1,82	1,99	1,17	1,45
Ο.Λ.ΚΕ.	3,27	2,33	1,67	1,24	2,98
Ο.Λ.Λ.	3,54	2,91	2,83	3,66	6,33
Ο.Λ.ΠΑ.	4,07	1,42	0,88	1,13	0,95
Ο.Λ.Π.	4,53	3,66	3,6	3,95	4,22
Ο.Λ.Ρ.	2,52	2,98	5,18	4,67	11,6

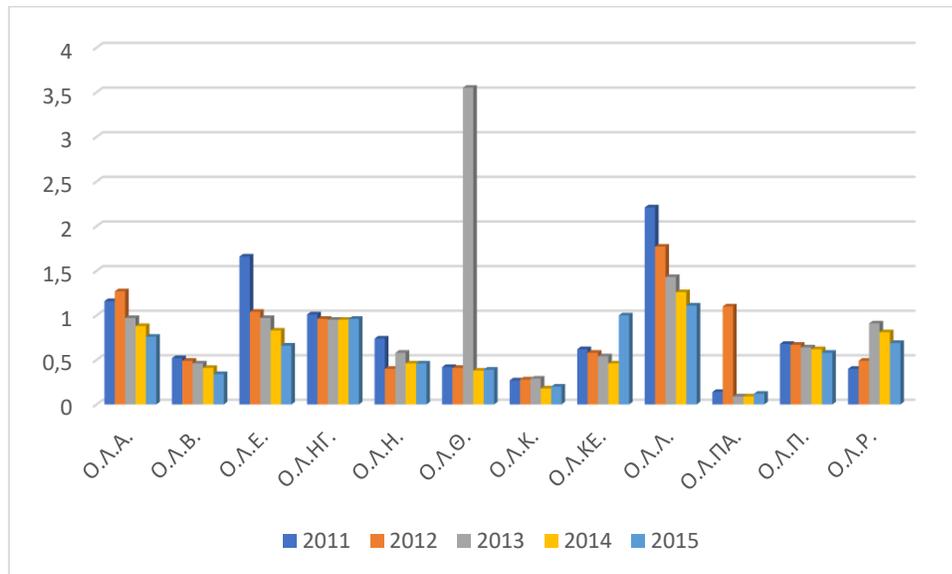
Διάγραμμα 4.5.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων όλων των λιμένων 2011-2015



Πίνακας 4.5.4: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΛΙΜΑΝΙ/ ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	1,16	1,27	0,97	0,88	0,76
Ο.Λ.Β.	0,52	0,49	0,46	0,41	0,34
Ο.Λ.Ε.	1,66	1,04	0,97	0,83	0,66
Ο.Λ.ΗΓ.	1,01	0,96	0,95	0,95	0,96
Ο.Λ.Η.	0,74	0,40	0,58	0,46	0,46
Ο.Λ.Θ.	0,42	0,41	3,55	0,38	0,39
Ο.Λ.Κ.	0,27	0,28	0,29	0,18	0,2
Ο.Λ.ΚΕ.	0,62	0,58	0,54	0,46	1
Ο.Λ.Λ.	2,21	1,77	1,43	1,26	1,11
Ο.Λ.ΠΑ.	0,14	1,10	0,09	0,09	0,12
Ο.Λ.Π.	0,68	0,67	0,64	0,62	0,58
Ο.Λ.Ρ.	0,40	0,49	0,91	0,81	0,69

Διάγραμμα 4.5.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015



Αναφορικά με τον αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων ο Ο.Λ.Θ. έχει τη μεγαλύτερη τιμή το 2013 ενώ ο Ο.Λ.ΠΑ. έχει τις μικρότερες τιμές όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο με εξαίρεση το 2012 όπου έχει την τρίτη καλύτερη. Ωστόσο στο σύνολο όλων των ετών ο Ο.Λ.Λ. έχει τους καλύτερους δείκτες με μόνη εξαίρεση το 2013 όπου έχει τη δεύτερη καλύτερη τιμή του δείκτη.

4.6 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας

Σε μια επιχείρηση ή έναν οργανισμό αυτό που ενδιαφέρει πάρα πολύ όλους είναι η ικανότητά της να αποφέρει κέρδη καθώς αυτός είναι ο σκοπός της χωρίς βέβαια οι άλλοι στόχοι της να είναι υποδεέστεροι. Αυτό συμβαίνει γιατί μέσω των κερδών της επιχείρησης γίνονται οι αμοιβές όλων των συμμετεχόντων σε αυτήν συμπεριλαμβανομένων των προμηθευτών και των τραπεζών και κατ' επέκταση και του κράτους μέσω της φορολογίας. Έτσι λοιπόν η

χρηματοοικονομική της σταθερότητα και η φερεγγυότητα που αυτή αποπνέει εξαρτώνται κατεξοχήν από την ικανότητά της να δημιουργεί κέρδη. Έτσι, τα κέρδη είναι ένα αποτελεσματικό κριτήριο για τη μέτρηση αλλά και την αξιολόγηση της επιχείρησης. Αυτή η σημασία της της κερδοφορίας εκτιμάται και προσδιορίζεται με τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας. Με αυτούς τους αριθμοδείκτες το κέντρο βάρους της ανάλυσης μετατοπίζεται στα αποτελέσματα χρήσης σε αντίθεση με τους αριθμοδείκτες ρευστότητας και δραστηριότητας που επικεντρώνονται πρώτιστα στον ισολογισμό. Γενικότερα η χρησιμοποίηση των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας, είτε ως σχέσεις μεταξύ κερδών και πωλήσεων, είτε ως σχέσεις μεταξύ κερδών και κεφαλαίων αποσκοπεί στη μέτρηση της δυναμικότητας των κερδών ώστε να απαντηθεί το ερώτημα «πόσο τελικά αποτελεσματικά διοικεί η επιχείρηση» (Γεωργόπουλος, 2014).

4.6.1 Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου

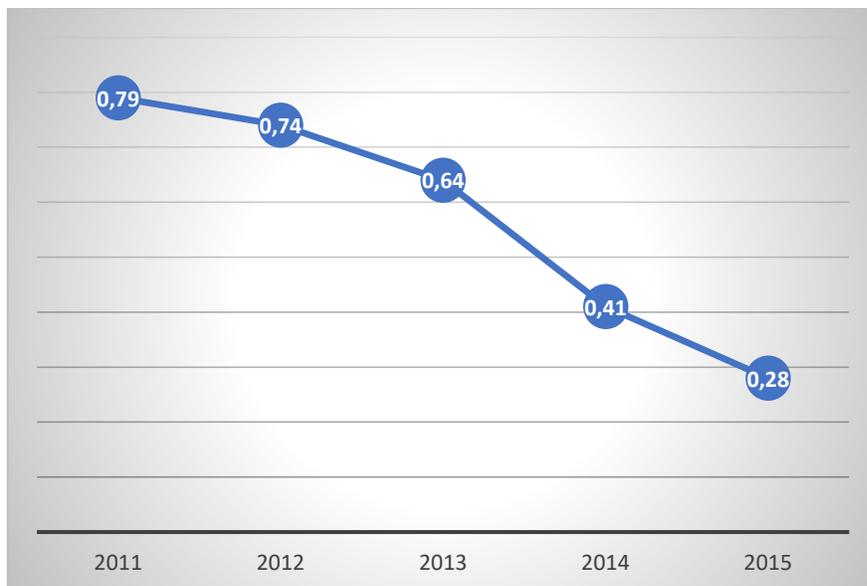
Ο αριθμοδείκτης αυτός, είναι πολύ σημαντικός διότι παρέχει ένα μέτρο αξιολόγησης της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων. Δείχνει δηλαδή τη λειτουργική αποτελεσματικότητα μιας επιχείρησης και την πολιτική τιμών αυτής. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης μεικτού κέρδους τόσο καλύτερη από απόψεως κερδών είναι η θέση της επιχείρησης διότι μπορεί να αντιμετωπίσει, χωρίς δυσκολία, μια ενδεχόμενη αύξηση του κόστους των πωλούμενων προϊόντων της. Ένας υψηλός δείκτης μεικτού κέρδους δείχνει την ικανότητα της διοίκησης μιας επιχείρησης να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές. Ο τύπος του αριθμοδείκτη αυτού είναι ο εξής:

$$\text{Μεικτού Περιθωρίου} = \frac{\text{Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$$

Πίνακας 4.6.1: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{737911}{931643} = 0,79$
2012	$\frac{598604}{810271} = 0,74$
2013	$\frac{406141}{637077} = 0,64$
2014	$\frac{250136}{605769} = 0,41$
2015	$\frac{156619}{561124} = 0,28$

Διάγραμμα 4.6.1: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

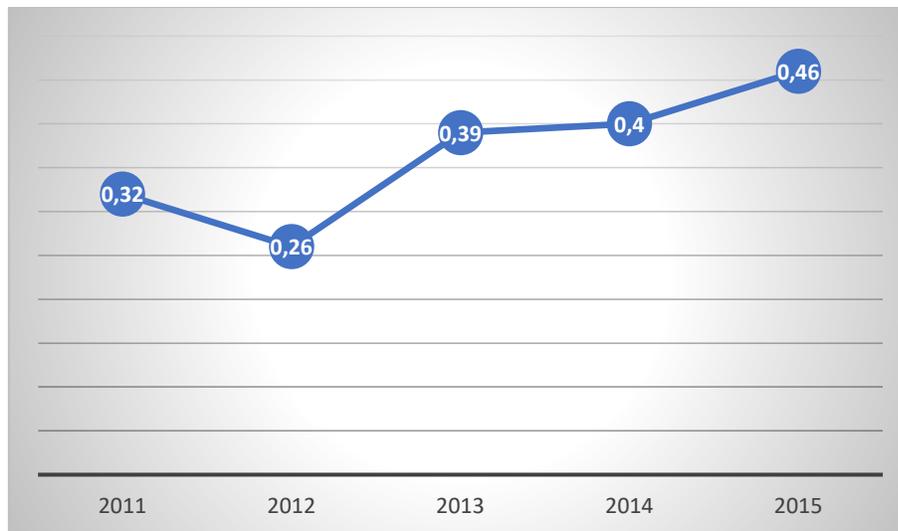


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.1. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα.

Πίνακας 4.6.2: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{1582627,39}{4882013,27} = 0,32$
2012	$\frac{1186883,12}{4554941,63} = 0,26$
2013	$\frac{1797014,00}{4558299,12} = 0,39$
2014	$\frac{1748173,12}{4323038,67} = 0,40$
2015	$\frac{2075434,94}{4473771,64} = 0,46$

Διάγραμμα 4.6.2: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

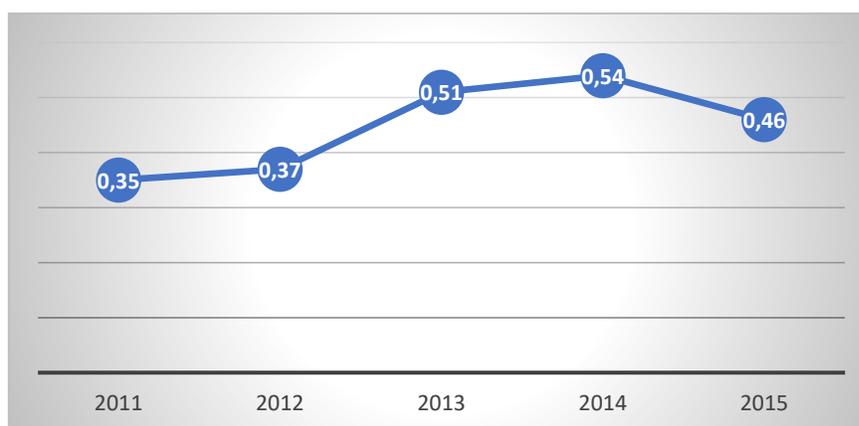


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα.

Πίνακας 4.6.3: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{1109863,17}{3124354,27} = 0,35$
2012	$\frac{911247,07}{2450590,81} = 0,37$
2013	$\frac{1341148350}{2639084,40} = 0,51$
2014	$\frac{1437755,26}{2651047,35} = 0,54$
2015	$\frac{1106114,53}{2420859,045} = 0,46$

Διάγραμμα 4.6.3: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

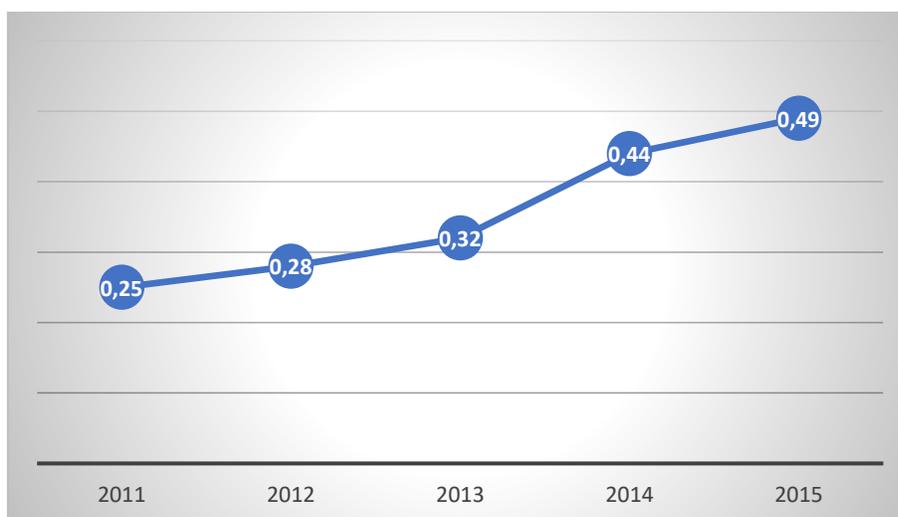


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα.

Πίνακας 4.6.4: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{1073374}{4287418} = 0,25$
2012	$\frac{1012414}{3646244} = 0,28$
2013	$\frac{1229339}{3793644} = 0,32$
2014	$\frac{1750045}{3928287} = 0,44$
2015	$\frac{2251392}{4620578} = 0,49$

Διάγραμμα 4.6.4: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

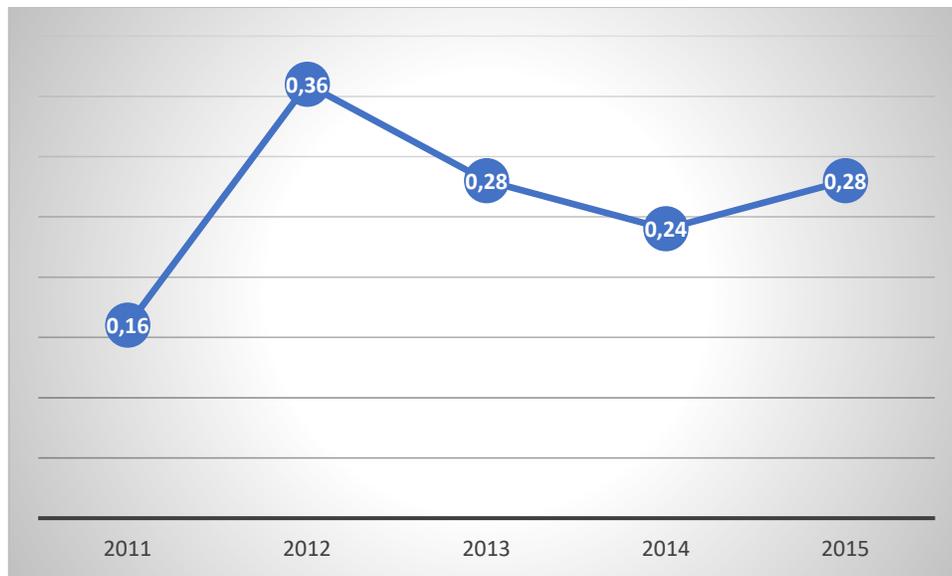


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα.

Πίνακας 4.6.5: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{997663}{6262875} = 0,16$
2012	$\frac{1357414}{3777986} = 0,36$
2013	$\frac{1722306}{6186334} = 0,28$
2014	$\frac{1417243}{5859917} = 0,24$
2015	$\frac{1626098}{5822868} = 0,28$

Διάγραμμα 4.6.5: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

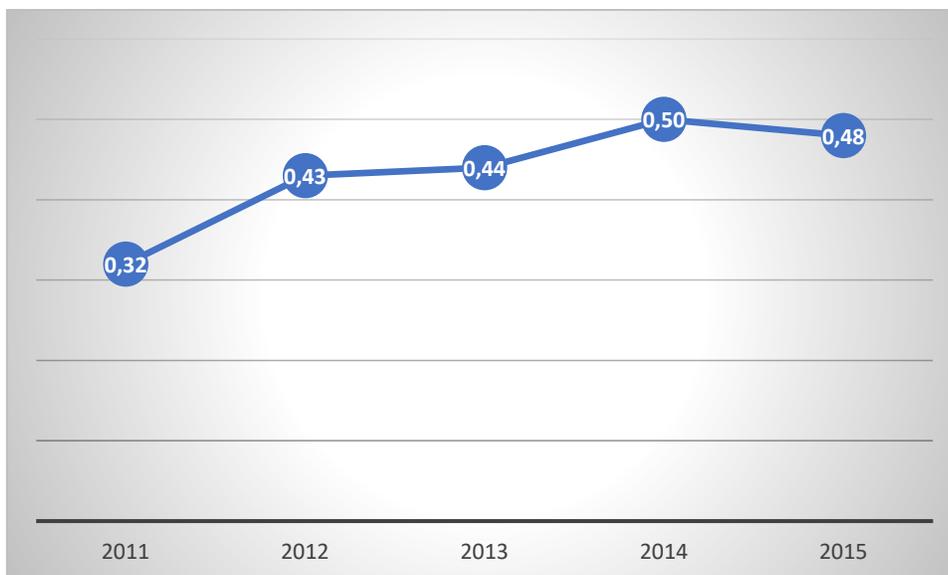


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης βρίσκεται κάτω από την μονάδα.

Πίνακας 4.6.6: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{16215195}{51222138} = 0,32$
2012	$\frac{22576357,25}{52866964,80} = 0,43$
2013	$\frac{22924772,13}{51560096352} = 0,44$
2014	$\frac{27977901,93}{56280237,74} = 0,50$
2015	$\frac{24333038,56}{50881604,79} = 0,48$

Διάγραμμα 4.6.6: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

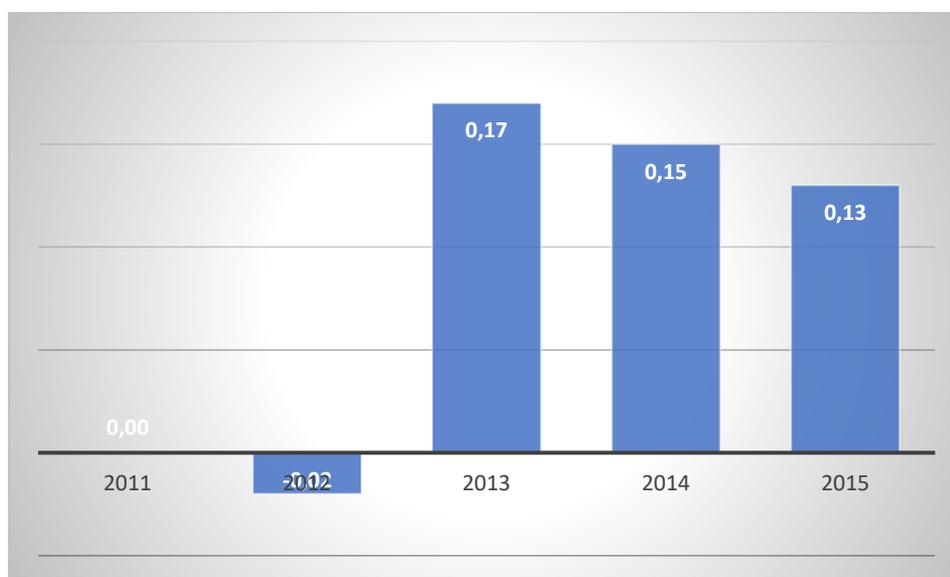


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης δεν έχει μεγάλη τιμή.

Πίνακας 4.6.7: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{4}{1262} = 0,003$
2012	$\frac{-23}{1153} = -0,02$
2013	$\frac{220}{1283} = 0,17$
2014	$\frac{126}{828} = 0,15$
2015	$\frac{120}{950} = 0,13$

Διάγραμμα 4.6.7: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

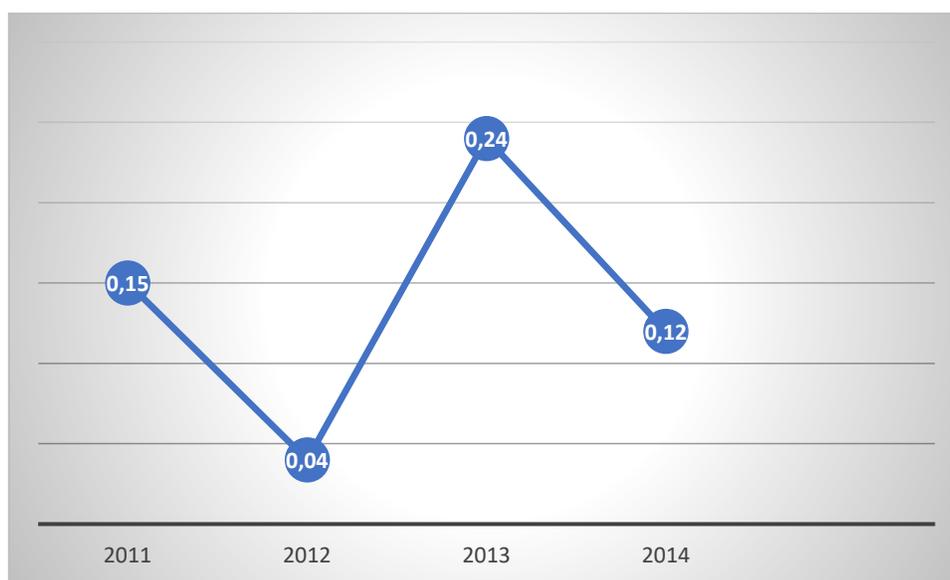


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.7. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι οριακά πάνω από το μηδέν ενώ το 2011 ήταν στο μηδέν και το 2012 κάτω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.8: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΚΕ. Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{4455970}{2994413} = 0,15$
2012	$\frac{110458}{2972938} = 0,04$
2013	$\frac{745116}{3099058} = 0,24$
2014	$\frac{337224}{2737786} = 0,12$

Διάγραμμα 4.6.8: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

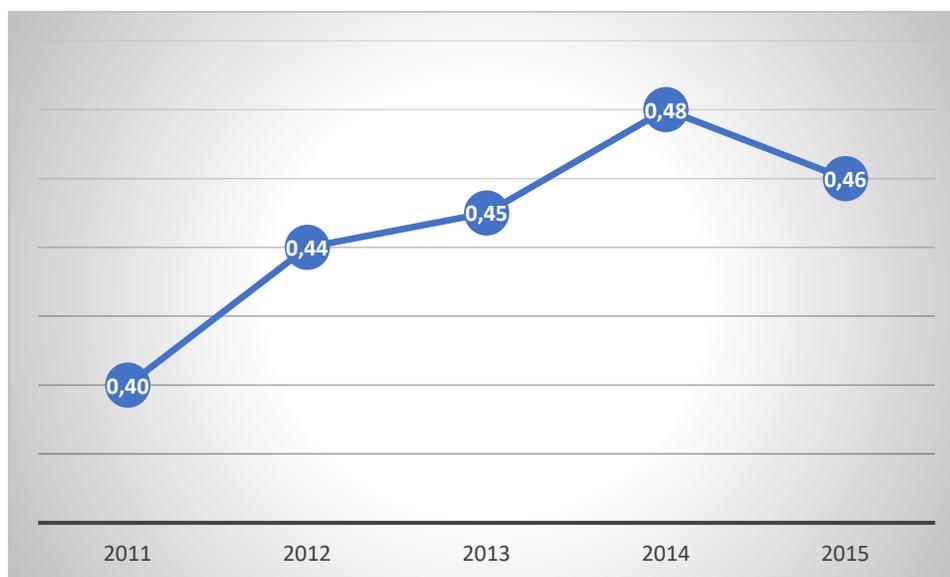


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.8. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.9: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{1004689,24}{2501465,98} = 0,40$
2012	$\frac{1110325,21}{2502961,22} = 0,44$
2013	$\frac{1137806,67}{2497890,23} = 0,45$
2014	$\frac{1436548,99}{2956001,77} = 0,48$
2015	$\frac{1504495,83}{3288538,49} = 0,46$

Διάγραμμα 4.6.9: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015

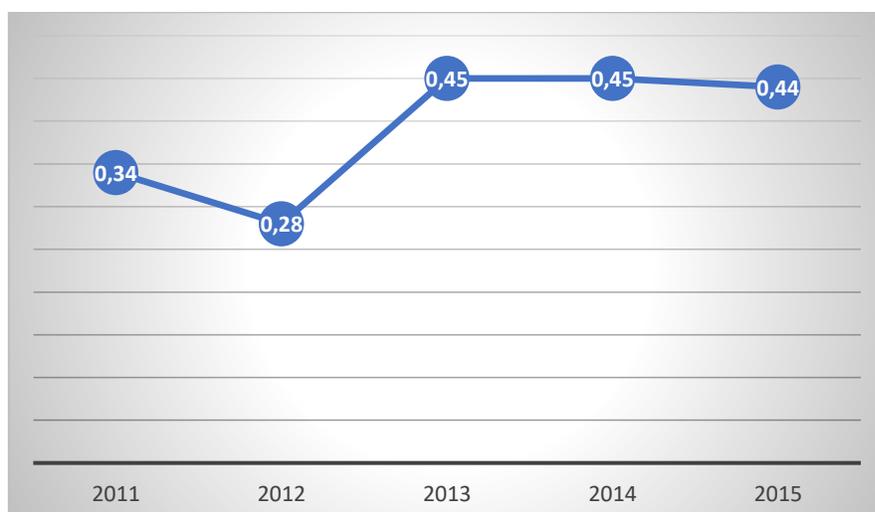


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.1.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.6.10: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{2290796,49}{6783124,17} = 0,34$
2012	$\frac{1508194,04}{5336308,07} = 0,28$
2013	$\frac{2487158,69}{5518566,20} = 0,45$
2014	$\frac{2497605,47}{5579308,72} = 0,45$
2015	$\frac{2564994,67}{5753311,62} = 0,44$

Διάγραμμα 4.6.10: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

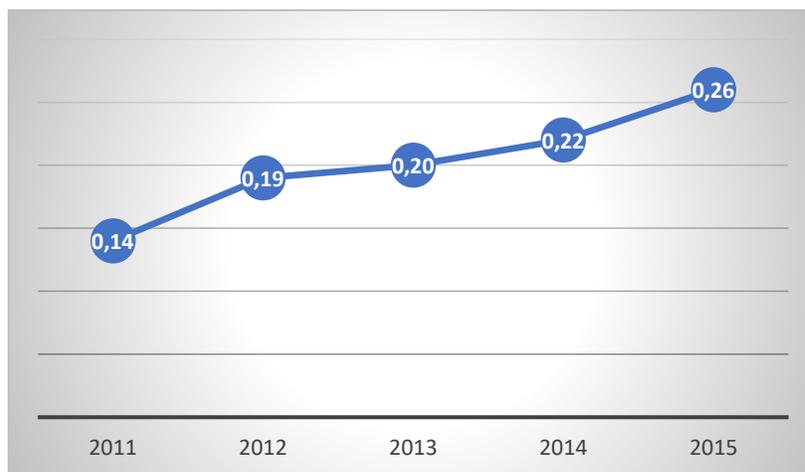


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.6.11: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{14603283,69}{105127688,49} = 0,14$
2012	$\frac{105127688,49}{106592452,79} = 0,19$
2013	$\frac{22224256,72}{108630469,40} = 0,20$
2014	$\frac{22958410,89}{104320264,31} = 0,22$
2015	$\frac{26150566,01}{99880455,20} = 0,26$

Διάγραμμα 4.6.11: *Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015*

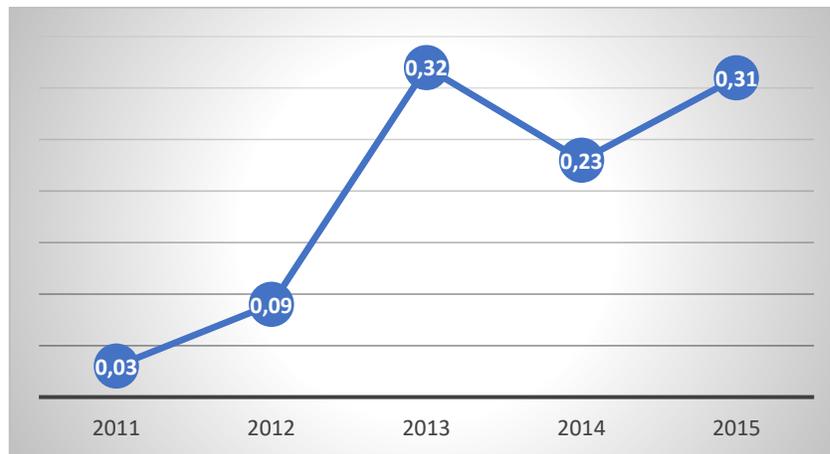


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι οριακά πάνω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.6.12: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{59983,29}{1798690,44} = 0,03$
2012	$\frac{154441,63}{1734660,55} = 0,09$
2013	$\frac{572359,87}{1800507,55} = 0,32$
2014	$\frac{385331,80}{1699350,95} = 0,23$
2015	$\frac{500303,73}{1615675,26} = 0,31$

Διάγραμμα 4.6.12: Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.1.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. δεν έχει τη δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές καθώς ο δείκτης είναι οριακά πάνω από τη μονάδα.

4.6.2 Αριθμοδείκτης Καθαρού κέρδους

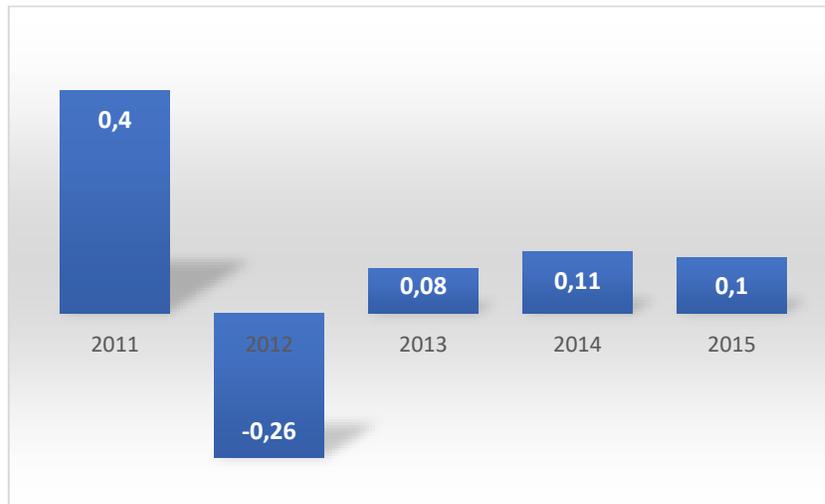
Ο αριθμοδείκτης αυτός, γνωστός και ως καθαρό περιθώριο κέρδους, προσδιορίζει το κέρδος από τις λειτουργικές δραστηριότητες, δηλαδή το ποσοστό κέρδους που μένει στην επιχείρηση μετά την αφαίρεση από τις καθαρές πωλήσεις του κόστους πωληθέντων και των λοιπών εξόδων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Ο τύπος του αριθμοδείκτη αυτού είναι ο εξής:

$$\text{Καθαρό Κέρδος} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$$

Πίνακας 4.6.13: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<u>Καθαρά κέρδη χρήσης</u> <u>Κύκλος Εργασιών</u>
2011	$\frac{370660}{931643} = 0,40$
2012	$\frac{-211477}{810271} = -0,26$
2013	$\frac{49110}{637077} = 0,08$
2014	$\frac{62837}{605769} = 0,11$
2015	$\frac{55474}{561124} = 0,10$

Διάγραμμα 4.6.13: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

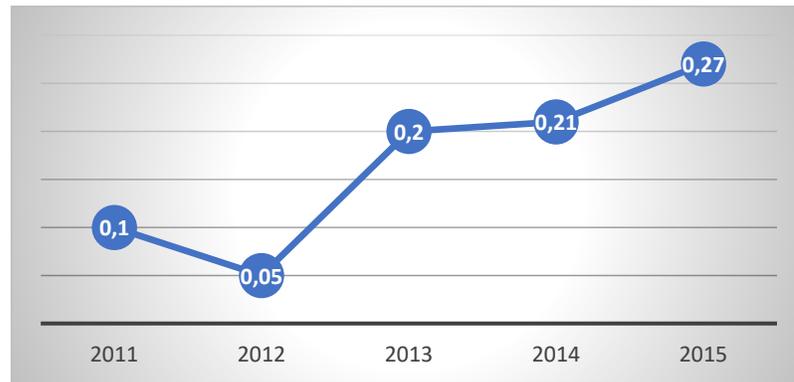


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.1. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. δεν είναι επικερδής το 2012 καθώς εμφανίζει αρνητικό πρόσημο στο περιθώριο κέρδους. Επίσης και τα άλλα χρόνια ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται οριακά πάνω από το 0 πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο.

Πίνακας 4.6.14: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{489043,21}{4882013,27} = 0,10$
2012	$\frac{253957,39}{4554941,63} = -0,05$
2013	$\frac{894196385}{4558299,12} = 0,20$
2014	$\frac{891706,92}{4323038,67} = 0,21$
2015	$\frac{1199035,12}{4473771,64} = 0,27$

Διάγραμμα 4.6.14: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

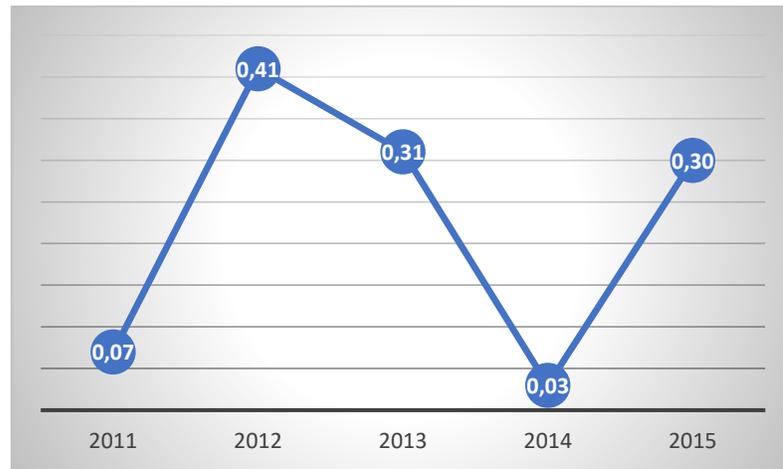


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται οριακά πάνω από το 0 πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο.

Πίνακας 4.6.15: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{231151,76}{3124354,377} = 0,07$
2012	$\frac{1000292,93}{2450590,81} = -0,41$
2013	$\frac{830698,11}{2639084,40} = 0,31$
2014	$\frac{75335,76}{2651047,35} = 0,03$
2015	$\frac{733889,91}{2420859,04} = 0,30$

Διάγραμμα 4.6.15: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

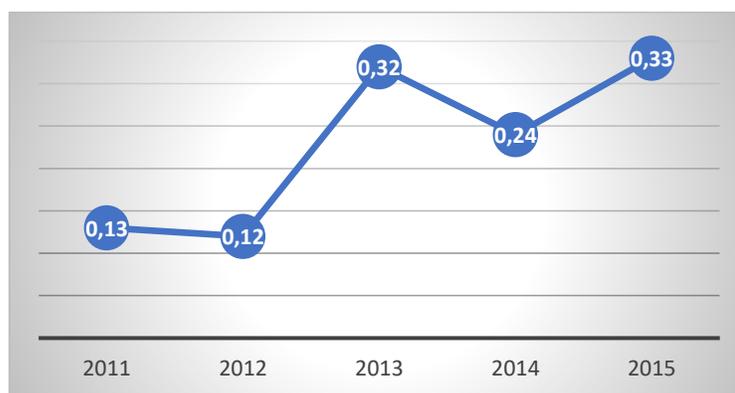


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται οριακά πάνω από το 0 πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο.

Πίνακας 4.6.16: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{551849}{4287418} = 0,13$
2012	$\frac{448296}{3646244} = 0,12$
2013	$\frac{1209186}{3793644} = 0,32$
2014	$\frac{939762}{3928287} = 0,24$
2015	$\frac{1542578}{4620578} = 0,33$

Διάγραμμα 4.6.16: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

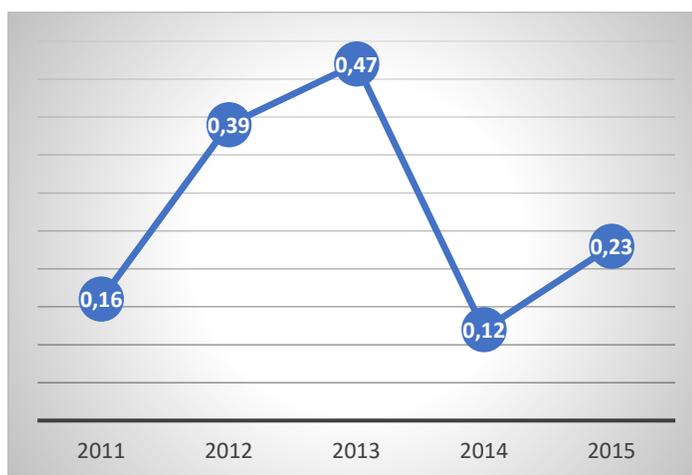


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται οριακά πάνω από το 0 πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο.

Πίνακας 4.6.17: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{1024418}{6262875} = 0,16$
2012	$\frac{1492831}{3777986} = 0,39$
2013	$\frac{2907518}{6186334} = 0,47$
2014	$\frac{699364}{5859917} = 0,12$
2015	$\frac{1359892}{5822868} = 0,23$

Διάγραμμα 4.6.17: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

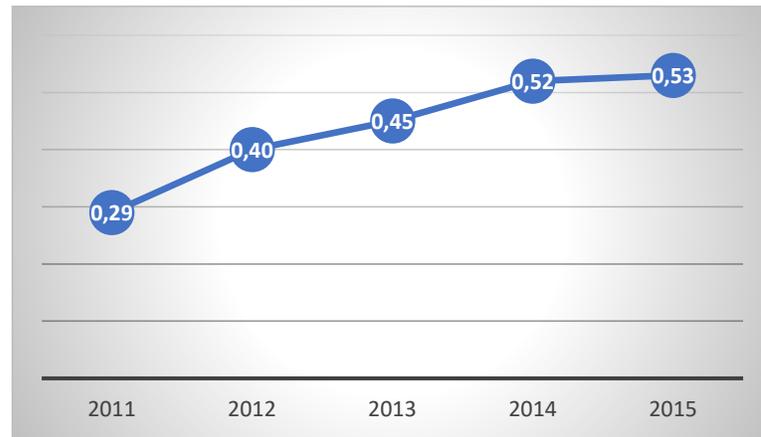


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.4.2.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται οριακά πάνω από το 0 πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο. Μόνο τα έτη 2012 και 2013 ο δείκτης είναι λίγο αυξανόμενος χωρίς όμως αυτό να επηρεάζει τη βελτίωση του καθαρού κέρδους.

Πίνακας 4.6.18: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{14970719}{51222138} = 0,29$
2012	$\frac{21396968,23}{52866964,80} = 0,40$
2013	$\frac{23510211,29}{51560096,52} = 0,45$
2014	$\frac{29424347,16}{56280237,74} = 0,52$
2015	$\frac{26861415,85}{50881604,79} = 0,53$

Διάγραμμα 4.6.18: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

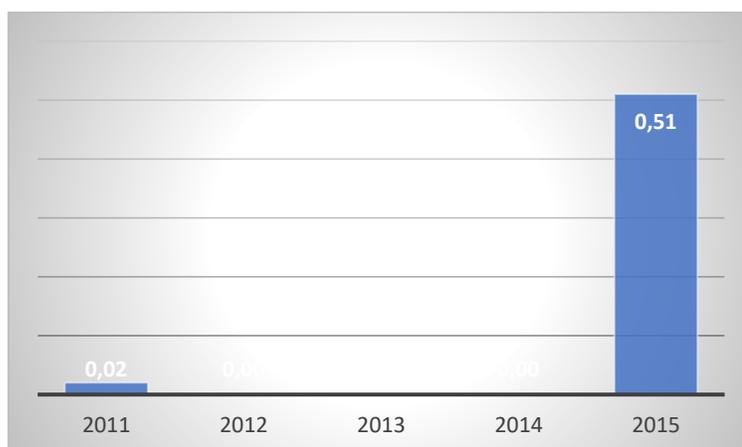


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται κάτω από τη μονάδα πράγμα που σημαίνει ότι το ποσοστό κέρδους του οργανισμού είναι πολύ λίγο.

Πίνακας 4.6.19: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{21}{1262} = 0,02$
2012	$\frac{0}{1153} = 0$
2013	$\frac{0,4629}{1283} = \text{αδύνατη}$
2014	$\frac{0,3603}{828} = \text{αδύνατη}$
2015	$\frac{485}{950} = 0,51$

Διάγραμμα 4.6.19: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

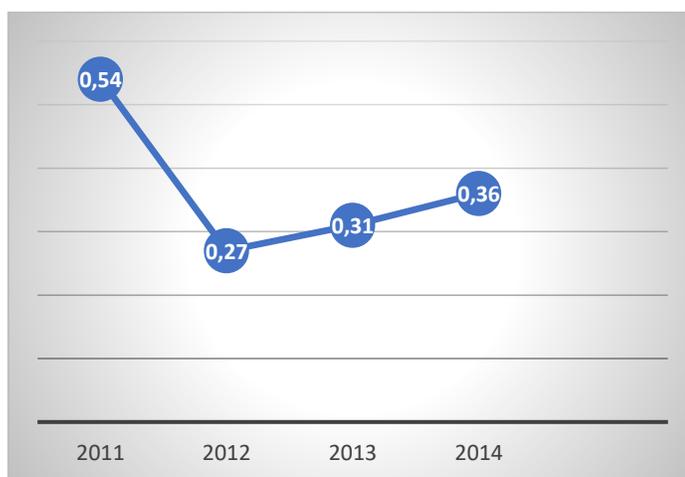


Από τον πίνακα και το διάγραμμα γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται το 2011 έως και το 2014 στο μηδέν ενώ το 2015 είναι στο 0,51.

Πίνακας 4.6.20: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Κ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{1619966}{2994413} = 0,54$
2012	$\frac{795967}{2972938} = 0,27$
2013	$\frac{975159}{3099058} = 0,31$
2014	$\frac{998110}{2737786} = 0,52$

Διάγραμμα 4.6.20: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

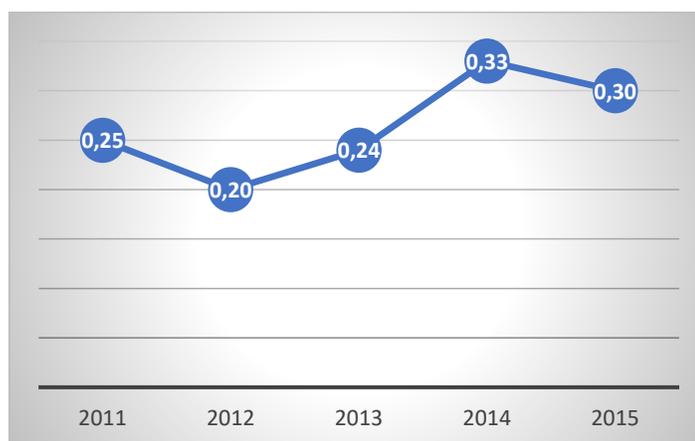


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.8. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.6.21: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{636458,44}{2501465,98} = 0,25$
2012	$\frac{493153,10}{2502961,22} = 0,20$
2013	$\frac{610659,20}{2497890,23} = 0,24$
2014	$\frac{976947,41}{2956001,77} = 0,33$
2015	$\frac{986466,48}{3288538,49} = 0,30$

Διάγραμμα 4.6.21: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

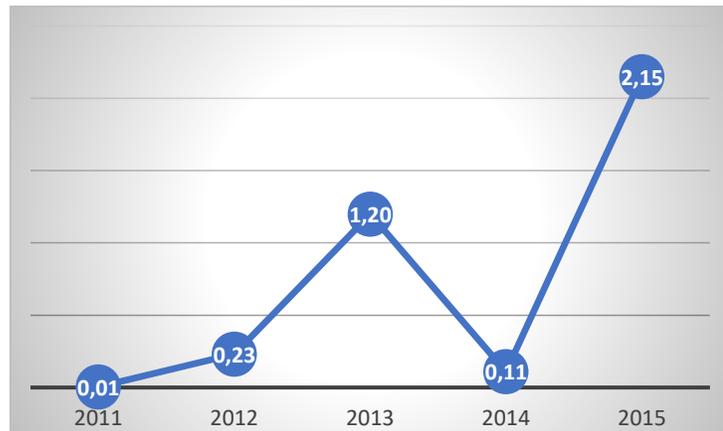


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται κάτω από τη μονάδα.

Πίνακας 4.6.22: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{38978,73}{6783124,17} = 0,005$
2012	$\frac{1231367,56}{5336308,07} = 0,23$
2013	$\frac{6631463,40}{5518566,20} = 1,20$
2014	$\frac{617701,15}{5579308,72} = 0,11$
2015	$\frac{12384127,23}{5753311,62} = 2,15$

Διάγραμμα 4.6.22: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

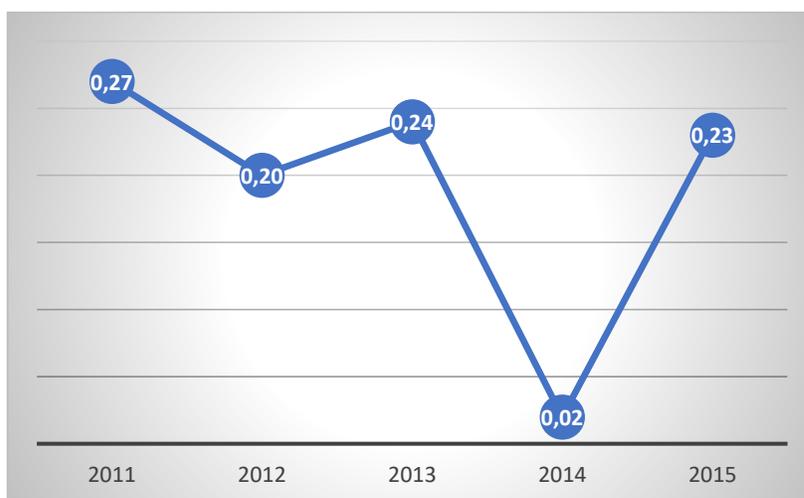


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. το 2011 και το 2012 έχει το δείκτη περιθωρίου κέρδους σχεδόν στο μηδέν. Όμως το 2013 ο δείκτης βρίσκεται πάνω από τη μονάδα που σημαίνει ότι η επιχείρηση γίνεται αυτή τη χρονιά επικερδής. Όμως το 2014 ξαναπέφτει κοντά στο μηδέν ενώ την επόμενη χρονικά (2015) ο δείκτης βρίσκεται στο 2,15.

Πίνακας 4.6.23: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{28456471,08}{105127688,49} = 0,27$
2012	$\frac{21387481,78}{106592452,79} = 0,20$
2013	$\frac{26239029,65}{108630469,40} = 0,24$
2014	$\frac{21969263,53}{104320264,31} = 0,02$
2015	$\frac{23520035,07}{99880455,20} = 0,23$

Διάγραμμα 4.6.23: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

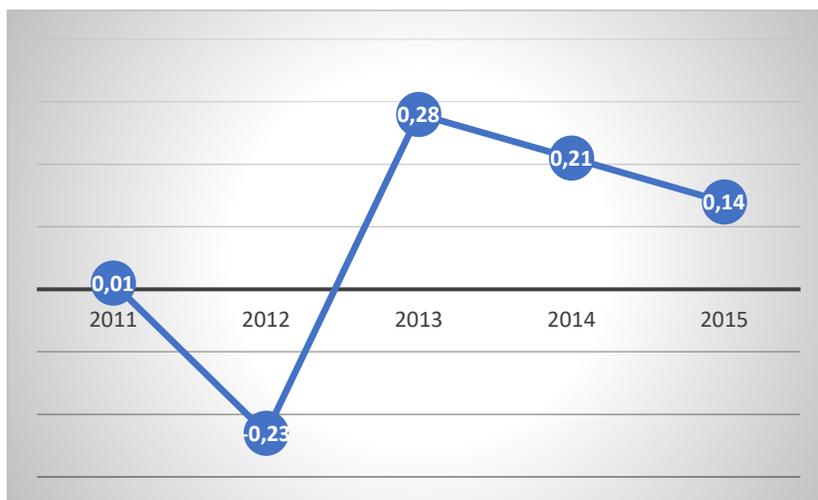


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται κάτω από τη μονάδα ενώ το 2014 βρίσκεται σχεδόν στο μηδέν.

Πίνακας 4.6.24: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$
2011	$\frac{25312,35}{1798690,44} = 0,01$
2012	$\frac{-402239,54}{1734660,55} = -0,23$
2013	$\frac{504211,18}{1800507,55} = 0,28$
2014	$\frac{354833,51}{1699350,95} = 0,21$
2015	$\frac{234360,19}{91615675,26} = 0,14$

Διάγραμμα 4.6.24: Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.2.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν είναι τόσο επικερδής επιχείρηση καθώς ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους βρίσκεται κάτω από τη μονάδα ενώ το 2011 βρίσκεται σχεδόν στο μηδέν ενώ το 2012 κάτω από το μηδέν.

4.6.3 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος πραγματοποίησης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση των κεφαλαίων του μετόχου. Με άλλα λόγια, μετρά την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Αποτελεί τον βασικό δείκτη τον οποίο η διοίκηση μιας εταιρείας σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος τείνει να προβάλλει με τον πιο επιφανή τρόπο στον ετήσιο απολογισμό χρήσης.

Ο τύπος του αριθμοδείκτη αυτού είναι ο εξής:

$$\text{Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

Πίνακας 4.6.25: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$</i>
2011	$\frac{370660}{802406} = 0,46$
2012	$\frac{-211477}{636603} = -0,33$
2013	$\frac{49110}{658208} = 0,07$
2014	$\frac{62837}{684747} = 0,09$
2015	$\frac{55474}{740298} = 0,07$

Διάγραμμα 4.6.25: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Α. Α.Ε. 2011-2015

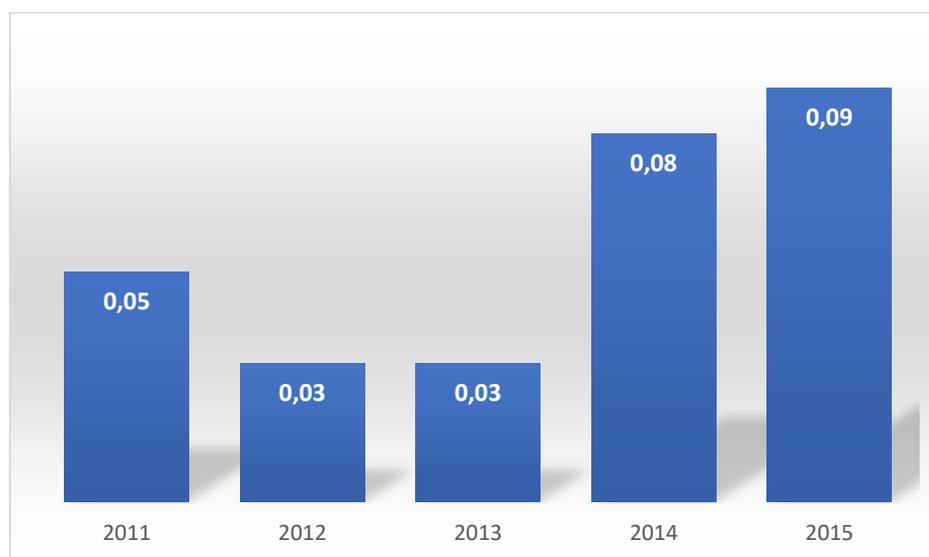


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.1. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. τουλάχιστον το 2012 δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων βρίσκεται κάτω από το μηδέν. Τα υπόλοιπα χρόνια ο δείκτης βρίσκεται οριακά πάνω από το μηδέν με εξαίρεση το 2011 όπου έχει τιμή 0,46.

Πίνακας 4.6.26: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$
2011	$\frac{489043,21}{9301610,14} = 0,05$
2012	$\frac{253957,39}{9360981,35} = 0,03$
2013	$\frac{894196385}{9909534,28} = 0,08$
2014	$\frac{891706,92}{10628644,42} = 0,08$
2015	$\frac{1199035,12}{13243629,43} = 0,09$

Διάγραμμα 4.6.26: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2011-2015

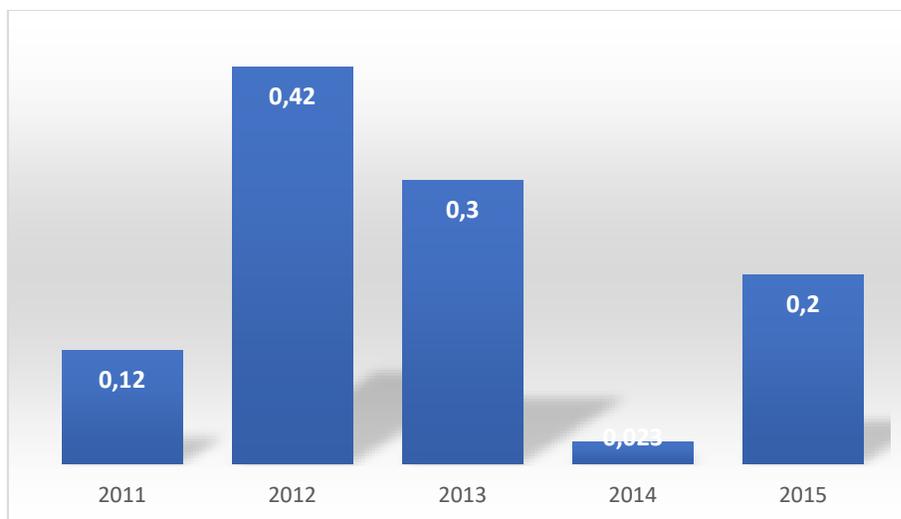


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.2. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Β Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων βρίσκεται οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.27: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>Καθαρά κέρδη χρήσης</i> <i>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</i>
2011	$\frac{231151,76}{1878149,62} = 0,12$
2012	$\frac{1000292,93}{2357815,43} = 0,42$
2013	$\frac{830698,11}{2723087,058} = 0,30$
2014	$\frac{75335,76}{3208944,02} = 0,02$
2015	$\frac{733889,91}{3688842,03} = 0,20$

Διάγραμμα 4.6.27: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ε. Α.Ε. 2011-2015

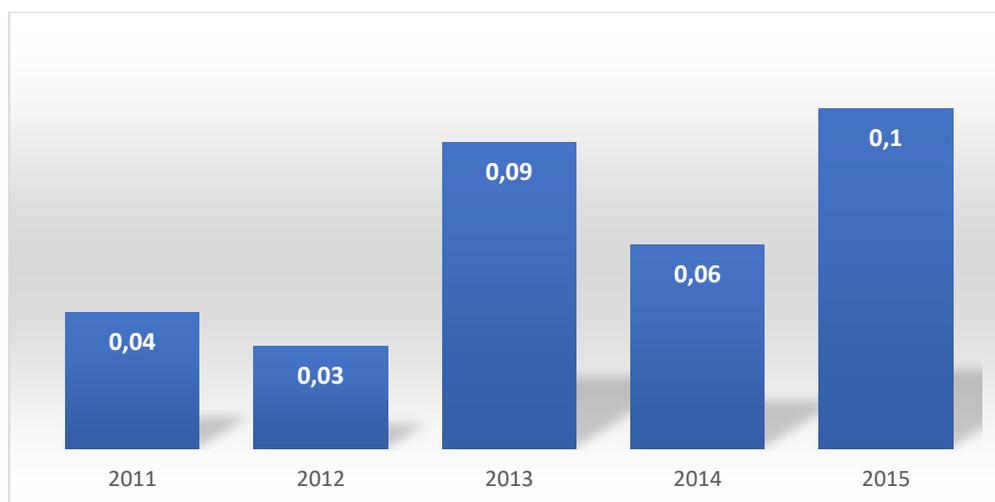


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.3. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων βρίσκεται οριακά πάνω από το μηδέν εκτός από το 2012 που η τιμή του δείκτη είναι 0,42.

Πίνακας 4.6.28: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$</i>
2011	$\frac{551849}{12256393} = 0,04$
2012	$\frac{448296}{12725876} = 0,03$
2013	$\frac{1209186}{13472224} = 0,09$
2014	$\frac{939762}{14193766} = 0,06$
2015	$\frac{1542578}{14827424} = 0,10$

Διάγραμμα 4.6.28: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. 2011-2015

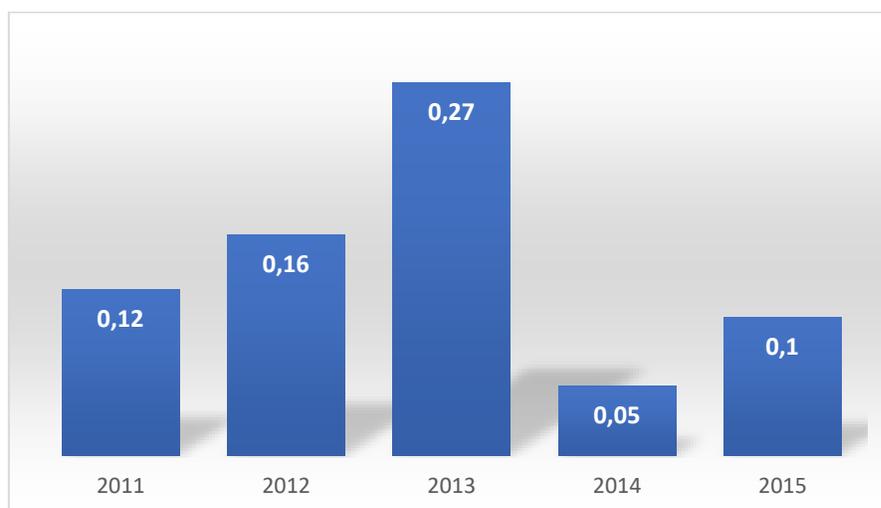


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.4. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων βρίσκεται οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.29: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>Καθαρά κέρδη χρήσης</i> <i>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</i>
2011	$\frac{1024418}{8478501} = 0,12$
2012	$\frac{1492831}{9328461} = 0,16$
2013	$\frac{2907518}{10707299} = 0,27$
2014	$\frac{699364}{12666964} = 0,05$
2015	$\frac{1359892}{12579075} = 0,10$

Διάγραμμα 4.6.29: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Η. Α.Ε. 2011-2015

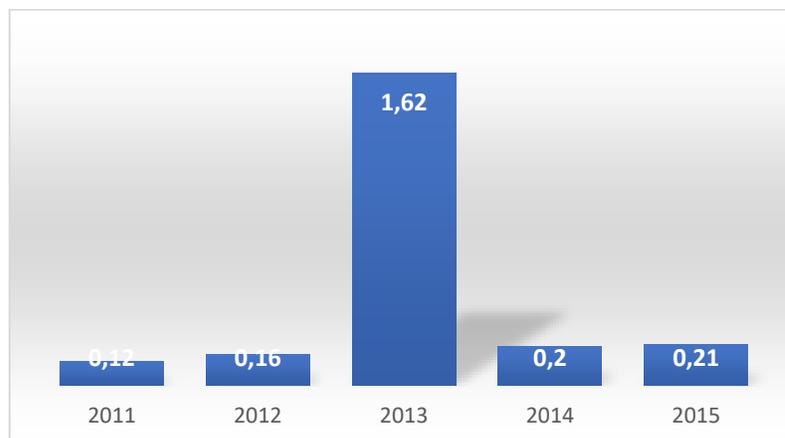


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.5. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων βρίσκεται οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.30: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>Καθαρά κέρδη χρήσης</i> <i>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</i>
2011	$\frac{14970719}{120675957} = 0,12$
2012	$\frac{21396968,23}{129724224,74} = 0,16$
2013	$\frac{23510211,29}{14504528313} = 1,62$
2014	$\frac{29424347,16}{148454884,81} = 0,20$
2015	$\frac{26861415,85}{128768712,89} = 0,21$

Διάγραμμα 4.6.30: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2011-2015

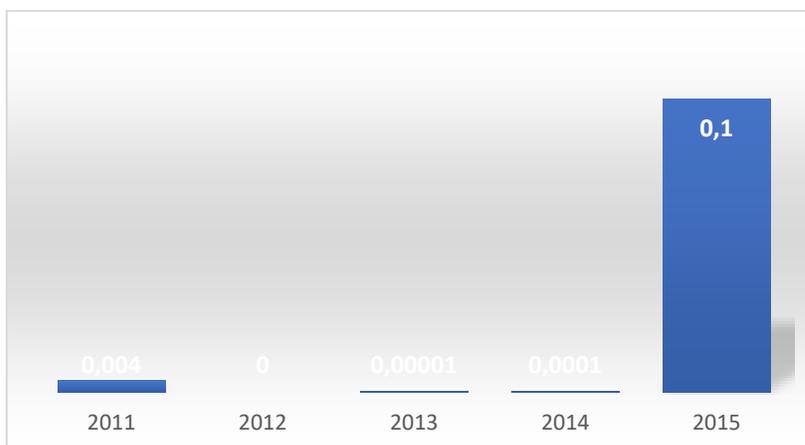


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.6. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. μόνο το 2013 κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή πάνω από τη μονάδα (1,62). Τα άλλα χρόνια ο δείκτης ήταν οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.31: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$
2011	$\frac{21}{4686} = 0,004$
2012	$\frac{0}{4159} = 0$
2013	$\frac{0,4629}{4340} = 0,00001$
2014	$\frac{03603}{4486} = 0,00001$
2015	$\frac{485}{4749} = 0,10$

Διάγραμμα 4.6.31: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Κ. Α.Ε. 2011-2015

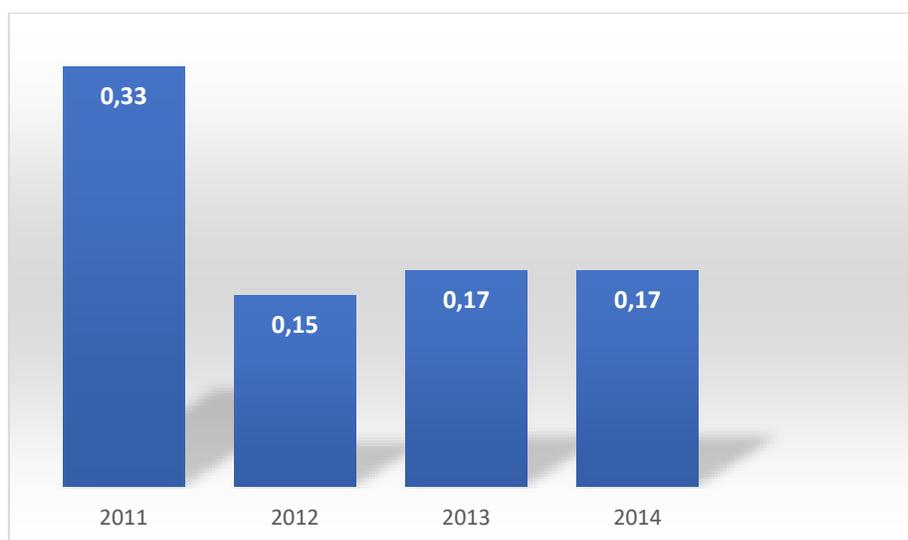


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.7. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή οριακά πάνω από το μηδέν ενώ τα έτη 2012 έως και 2014 η τιμή είναι σχεδόν μηδενική.

Πίνακας 4.6.32: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$
2011	$\frac{1619966}{4826630} = 0,33$
2012	$\frac{795967}{5141182} = 0,15$
2013	$\frac{975159}{56825383} = 0,17$
2014	$\frac{998110}{5879448} = 0,17$

Διάγραμμα 4.6.32: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. 2011-2015

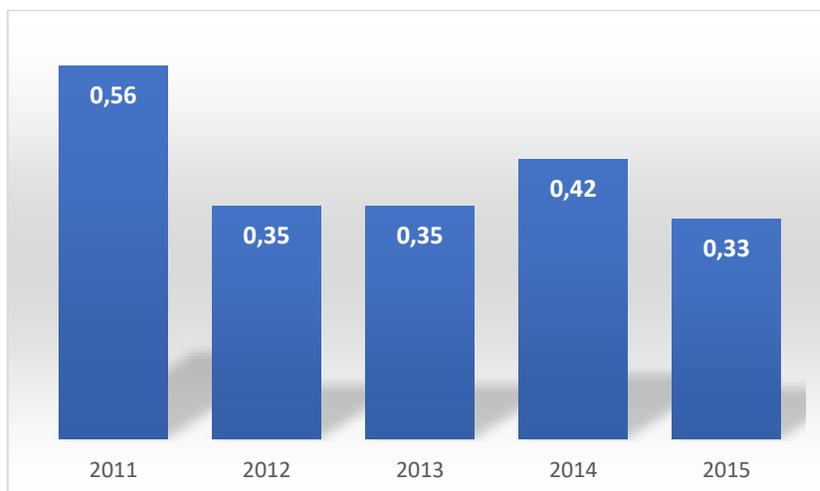


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.8. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή οριακά πάνω από το μηδέν εκτός από το 2011 όπου η τιμή του δείκτη είναι 0,33.

Πίνακας 4.6.33: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$
2011	$\frac{636458,44}{1132013,98} = 0,56$
2012	$\frac{493153,10}{1410452,53} = 0,35$
2013	$\frac{610659,20}{1743517,40} = 0,35$
2014	$\frac{976947,41}{2338559,77} = 0,42$
2015	$\frac{986466,48}{2950245,40} = 0,33$

Διάγραμμα 4.6.33: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Λ. Α.Ε. 2011-2015

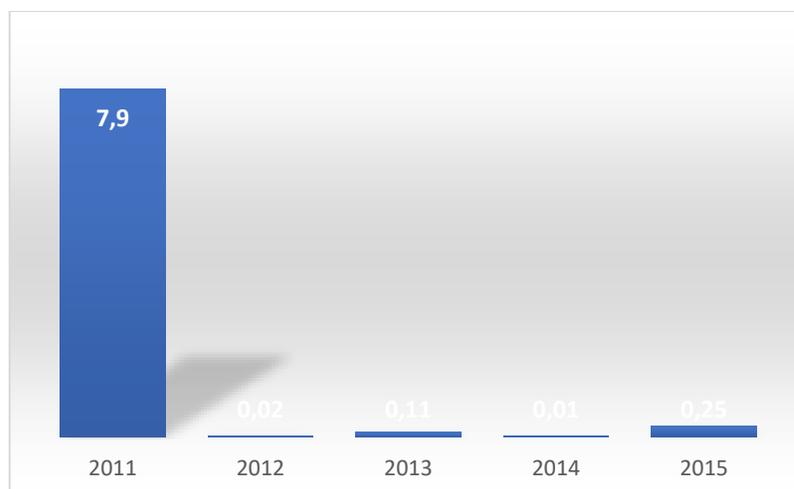


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.9. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. έχει πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του σε σχέση με τους προηγούμενους οργανισμούς καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή από 0,56 έως 0,33.

Πίνακας 4.6.34: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>Καθαρά κέρδη χρήσης</i> <i>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</i>
2011	$\frac{38978373}{49347808,15} = 7,90$
2012	$\frac{1231367,56}{50579175,70} = 0,02$
2013	$\frac{6631463,40}{57217809,76} = 0,11$
2014	$\frac{617701,15}{61535942,09} = 0,01$
2015	$\frac{12384127,23}{48911211,95} = 0,15$

Διάγραμμα 4.6.34: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 2011-2015

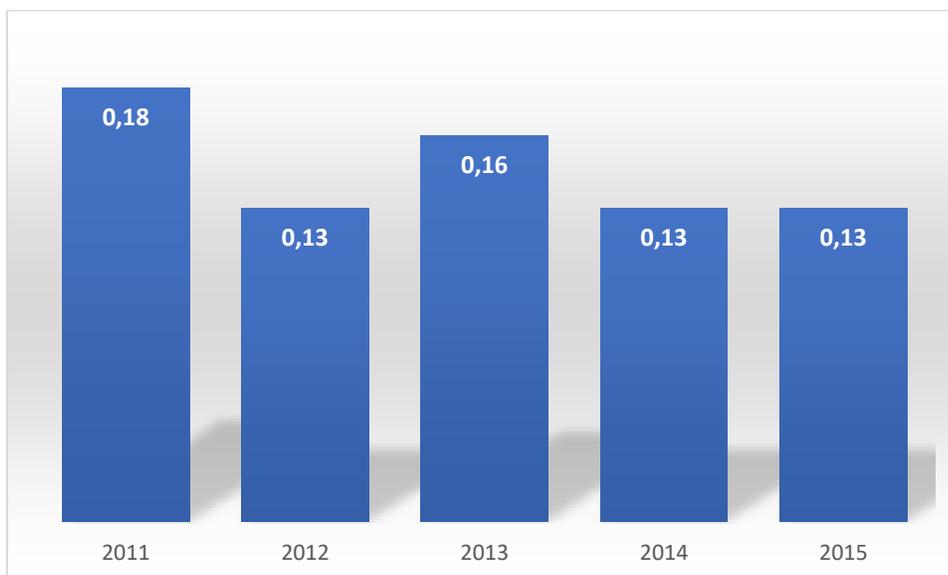


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.10. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έχει πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του το 2011 καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή 7,90. Τα άλλα χρόνια ο δείκτης είναι οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.35: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>$\frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$</i>
2011	$\frac{28456471,08}{155046212,42} = 0,18$
2012	$\frac{21387481,78}{159753304,18} = 0,13$
2013	$\frac{26239029,65}{166014119,63} = 0,16$
2014	$\frac{21969263,53}{168585627,931} = 0,13$
2015	$\frac{23520035,07}{174315810,88} = 0,13$

Διάγραμμα 4.6.35: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2011-2015

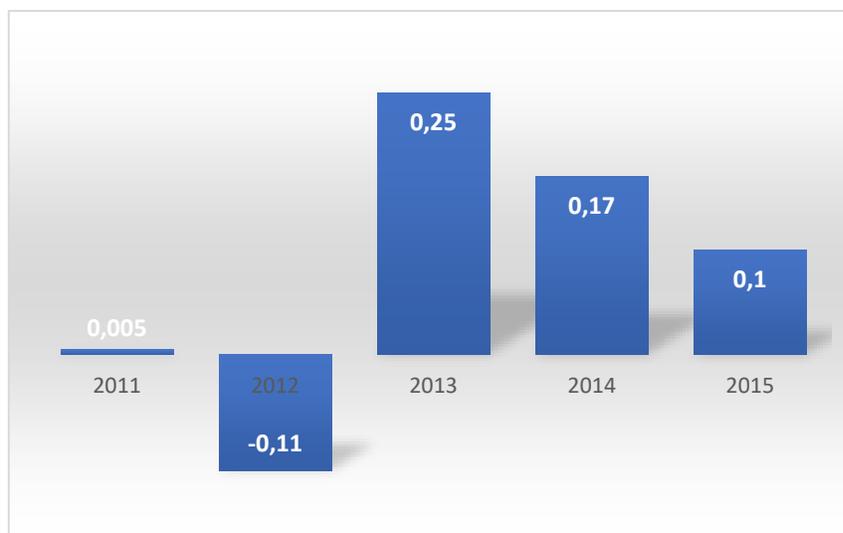


Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.11. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είχε τιμή οριακά πάνω από το μηδέν.

Πίνακας 4.6.36: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015

ΕΤΟΣ	<i>Καθαρά κέρδη χρήσης</i> <i>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</i>
2011	$\frac{25312,35}{4437954,46155046212,42} = 0,005$
2012	$\frac{-402239,54}{3547234,28} = -0,11$
2013	$\frac{504211,18}{1981703,80} = 0,25$
2014	$\frac{354833,51}{2103124,41} = 0,17$
2015	$\frac{234360,19}{2338512,75} = 0,10$

Διάγραμμα 4.6.36: Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. 2011-2015



Από τον πίνακα και το διάγραμμα 4.6.3.12. γίνεται αντιληπτό ότι ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. δεν έχει πραγματοποιήσει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων του καθώς ο δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων το 2012 είχε τιμή κάτω από το μηδέν ενώ το 2011 είχε σχεδόν μηδέν και τα υπόλοιπα χρόνια ο δείκτης είχε τιμή οριακά πάνω από το μηδέν.

4.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

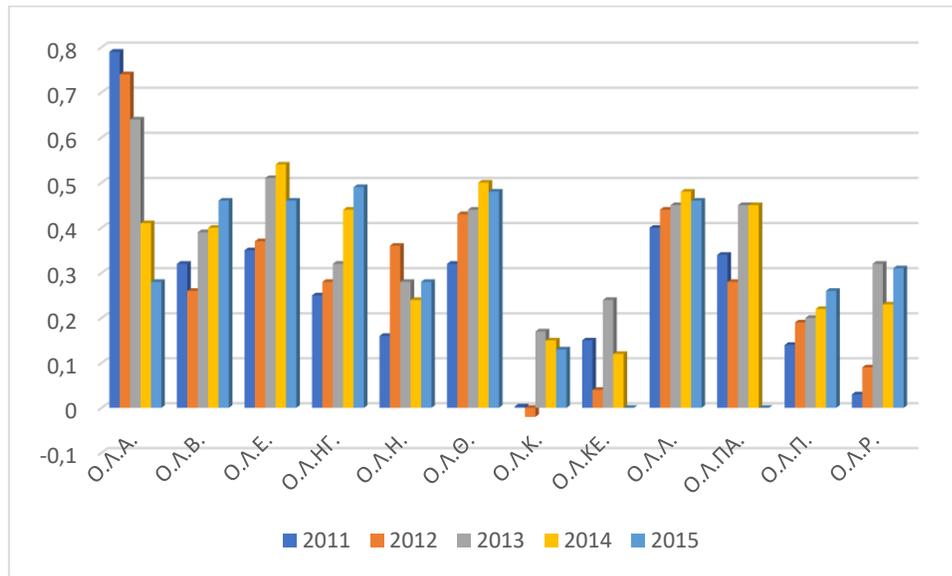
Στο κεφάλαιο αυτό, αφού μελετήσαμε τον αριθμοδείκτη αποδοτικότητας θα επιχειρήσουμε να συγκρίνουμε όλους τους Οργανισμούς Λιμένος Ελλάδος για να δούμε συγκριτικά την πορεία του δείκτη ανάμεσα στα λιμάνια.

Διαπιστώνεται ότι αρνητικό πρόσημο στο δείκτη έχει ο Ο.Λ.Κ. το 2012 ενώ ο Ο.Λ.ΚΕ. βρίσκεται στο μηδέν το 2015 (Διάγραμμα 4.7.1).

Πίνακας 4.7.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ				
ΛΙΜΑΝΙ / ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0,79	0,74	0,64	0,41	0,28
Ο.Λ.Β.	0,32	0,26	0,39	0,40	0,46
Ο.Λ.Ε.	0,35	0,37	0,51	0,54	0,46
Ο.Λ.ΗΓ.	0,25	0,28	0,32	0,44	0,49
Ο.Λ.Η.	0,16	0,36	0,28	0,24	0,28
Ο.Λ.Θ.	0,32	0,43	0,44	0,50	0,48
Ο.Λ.Κ.	0,003	-0,02	0,17	0,15	0,13
Ο.Λ.ΚΕ.	0,15	0,04	0,24	0,12	0
Ο.Λ.Λ.	0,40	0,44	0,45	0,48	0,46
Ο.Λ.ΠΑ.	0,34	0,28	0,45	0,45	0,44
Ο.Λ.Π.	0,14	0,19	0,20	0,22	0,26
Ο.Λ.Ρ.	0,03	0,09	0,32	0,23	0,31

Διάγραμμα 4.7.1: Σύγκριση αριθμοδείκτη μικτού περιθωρίου όλων των λιμένων 2011-2015

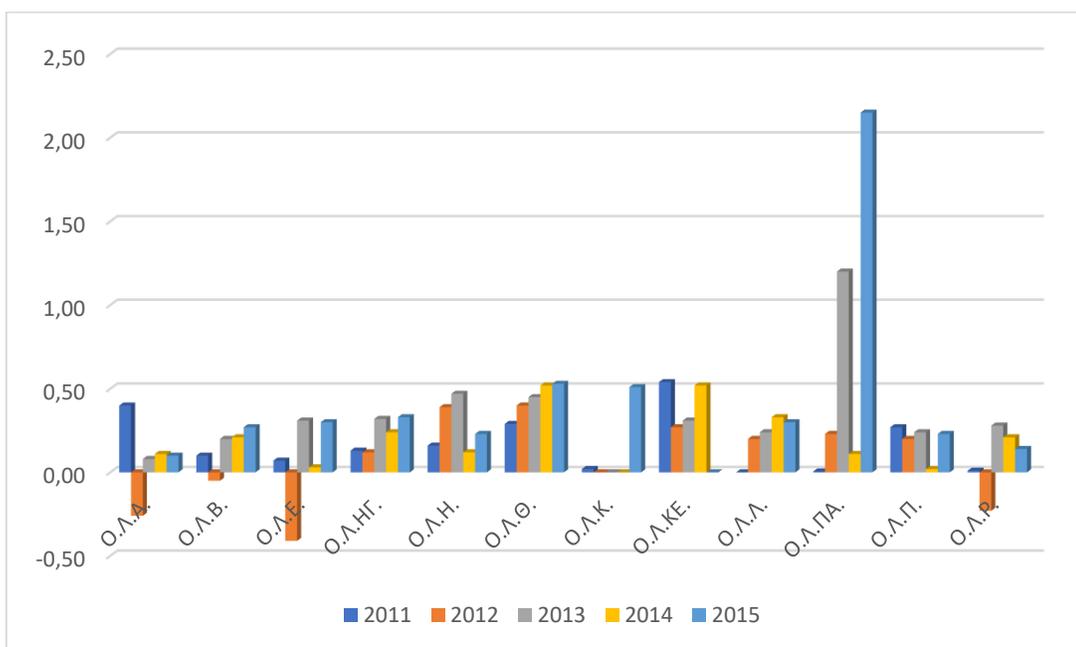


Τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη εμφανίζει κατά τα έτη 2011 έως και 2013 ο Ο.Λ.Α. (0,79 και 0,74 και 0,64 αντίστοιχα) ενώ κατά το 2014 ο Ο.Λ.Ε. (0,54) ο οποίος όμως έχει και τις δεύτερες καλύτερες τιμές του δείκτη το 2013. Το 2015 ο Ο.Λ.ΗΓ έχει τιμή δείκτη 0,49 πολύ κοντά όμως με τον Ο.Λ.Θ (0,48) και με τους Ο.Λ.Β, Ο.Λ.Ε και Ο.Λ.Λ. (Πίνακας 4.7.2)

Πίνακας 4.7.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ				
ΛΙΜΑΝΙ / ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0,40	-0,26	0,08	0,11	0,10
Ο.Λ.Β.	0,10	-0,05	0,20	0,21	0,27
Ο.Λ.Ε.	0,07	-0,41	0,31	0,03	0,30
Ο.Λ.ΗΓ.	0,13	0,12	0,32	0,24	0,33
Ο.Λ.Η.	0,16	0,39	0,47	0,12	0,23
Ο.Λ.Θ.	0,29	0,40	0,45	0,52	0,53
Ο.Λ.Κ.	0,02	0	ΑΔΥΝΑΤΗ	ΑΔΥΝΑΤΗ	0,51
Ο.Λ.ΚΕ.	0,54	0,27	0,31	0,52	0
Ο.Λ.Λ.	0,25	0,20	0,24	0,33	0,30
Ο.Λ.ΠΑ.	0,005	0,23	1,20	0,11	2,15
Ο.Λ.Π.	0,27	0,20	0,24	0,02	0,23
Ο.Λ.Ρ.	0,01	-0,23	0,28	0,21	0,14

Διάγραμμα 4.7.2: Σύγκριση αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους όλων των λιμένων 2011-2015



Αναφορικά με τον αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους το μεγαλύτερο αρνητικό πρόσημο έχουν οι Ο.Λ.Ε. και Ο.Λ.Ρ. (-0,41 και -0,23 αντίστοιχα) κατά το 2012. Ωστόσο τη χρονιά αυτή αρνητικό πρόσημο εμφανίζουν και οι Ο.Λ.Α. και Ο.Λ.Β. Τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη την έχει ο Ο.Λ.ΠΑ. το 2015 (2,15) και το 2013 (1,20). Όμως παρά το γεγονός ότι ο Ο.Λ.Θ. δεν βρίσκεται στις πρώτες θέσεις όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο έχει σταθερή ανοδική πορεία που κυμαίνεται από 0,29 και φτάνει στο 0,53 (πίνακας 4.7.2 και διάγραμμα 4.7.2).

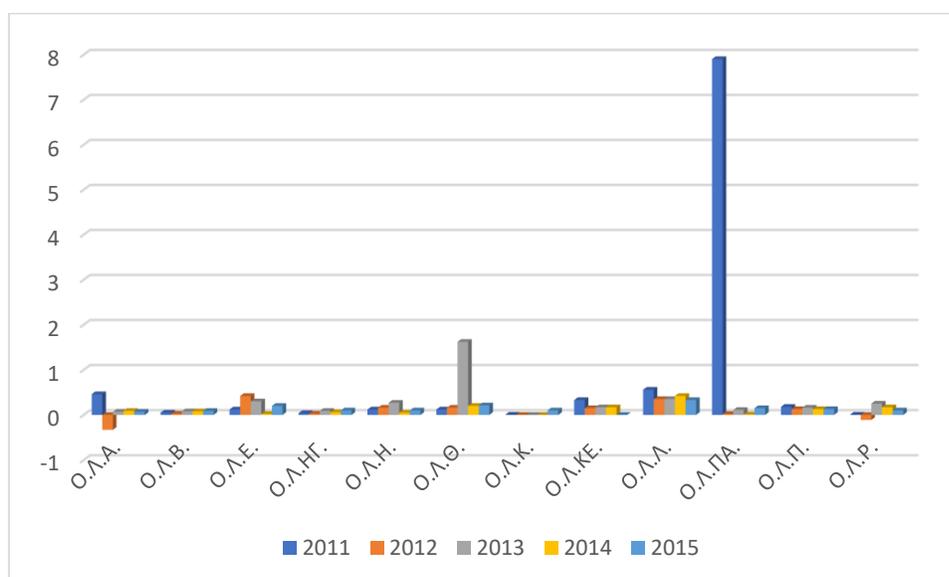
Από τον πίνακα 4.7.3 είναι εμφανές ότι το 2015 ο Ο.Λ.ΠΑ. έχει τον καλύτερο δείκτη όλων των χρόνων (0,15) ενώ ο Ο.Λ.Θ. έχει τον καλύτερο δείκτη το 2013 (1,62). Επίσης το 2012 ο Ο.Λ.Α. έχει αρνητικό πρόσημο στο δείκτη (-0,33) καθώς επίσης και ο Ο.Λ.Ρ. (-0,11)

Όμως παρατηρώντας το διάγραμμα 4.7.3 γίνεται αντιληπτό ότι η τιμή του δείκτη αυτού για όλα τα λιμάνια και για όλα τα χρόνια που εξετάζουμε, εκτός αυτών που αναφέρθηκαν παραπάνω, βρίσκεται οριακά πάνω από τη μονάδα με μικρές αποκλίσεις μεταξύ τους.

Πίνακας 4.7.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015

	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΛΙΜΑΝΙ / ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015
Ο.Λ.Α.	0,46	-0,33	0,07	0,09	0,07
Ο.Λ.Β.	0,05	0,03	0,08	0,08	0,09
Ο.Λ.Ε.	0,12	0,42	0,30	0,02	0,20
Ο.Λ.ΗΓ.	0,04	0,03	0,09	0,06	0,10
Ο.Λ.Η.	0,12	0,16	0,27	0,05	0,10
Ο.Λ.Θ.	0,12	0,16	1,62	0,20	0,21
Ο.Λ.Κ.	0,004	0	0,00001	0,00001	0,10
Ο.Λ.ΚΕ.	0,33	0,15	0,17	0,17	0
Ο.Λ.Λ.	0,56	0,35	0,35	0,42	0,33
Ο.Λ.ΠΑ.	7,90	0,02	0,11	0,01	0,15
Ο.Λ.Π.	0,18	0,13	0,16	0,13	0,13
Ο.Λ.Ρ.	0,005	-0,11	0,25	0,17	0,1

Διάγραμμα 4.7.3: Σύγκριση αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων όλων των λιμένων 2011-2015



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα αναδιοργανώθηκε πρόσφατα όταν οι Οργανισμοί Λιμένων μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρίες. Το 2009 ήταν η πρώτη φορά που παραχωρήθηκαν τα δικαιώματα τερματικού σταθμού σε ιδιώτη ενώ το 2016 πουλήθηκε το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της Ο.Λ.Π. Α.Ε. στην China COSCO Shipping Corporation Ltd. Τα γεγονότα αυτά επιβάλλουν επιτακτικά την αλλαγή της λιμενικής πολιτικής που μέχρι τώρα εφαρμόζονταν αλλά και την δημιουργία ενός μεταρρυθμιστικού πλαισίου μέσα στο οποίο θα κινούνται και θα αναπτύσσονται οι λιμένες της χώρας.

Από την μελέτη των οικονομικών μεγεθών και των 12 λιμένων της Ελλάδας διαπιστώθηκε ότι η κερδοφορία τους το 2015 σε σχέση με το 2011 εμφανίζει πτώση σε όλους τους οργανισμούς λιμένος εκτός από της Ηγουμενίτσας, το οποίο έχει αντίκτυπο και στα υπόλοιπα οικονομικά στοιχεία τους όπως στα Μικτά Κέρδη και στα Κέρδη προ φόρων. Η μεγαλύτερη πτώση εμφανίζεται στον Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε. με -183,34%.

Οι Επενδύσεις σε όλα τα λιμάνια εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο συγκρίνοντας το 2015 με το 2011 εξαιρουμένων των Οργανισμών Λιμένων Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Καβάλας και Πάτρας. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης όπου η μεταβολή του 2015 σε σχέση με το 2011 ήταν -254,73%. Αυτό βέβαια εν μέρει είναι δικαιολογημένο καθώς η χώρα από το 2010 και εξής βρίσκεται σε οικονομική κρίση οι επιπτώσεις της οποίας αποτυπώνονται έντονα και στην κερδοφορία αλλά και στις επενδύσεις.

Από την χρηματοοικονομική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε διαπιστώθηκε ότι όλοι οι οργανισμοί διατηρούν σε ικανοποιητικό βαθμό την ρευστότητά τους όλα αυτά τα χρόνια, πράγμα το οποίο αντικατοπτρίζει μια υγιή χρηματοοικονομική θέση. Συγκεκριμένα ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε. το 2015 είχε τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας στο 18,25% ενώ ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. στο 7,00%.

Όσον αφορά την δραστηριότητα των οργανισμών διαπιστώνεται ότι δεν είναι πολύ μεγάλη όλη την χρονική περίοδο εξέτασης πράγμα όμως που συνεπάγεται από την τρέχουσα οικονομική κρίση που διανύει η χώρα. Οι Οργανισμοί Λιμένος επιδιώκουν περισσότερο να έχουν άμεση ρευστοποίηση παρά στην δραστηριότητα.

Τέλος, σχετικά με την αποδοτικότητα των Οργανισμών το καθαρό περιθώριο κέρδους τους κυμαίνεται από 0,10 έως 2,15 ενώ μικρότερες τιμές οι Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης με 0,07 και ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου με 0,09. Η υψηλότερη τιμή εμφανίζεται στον Οργανισμό Λιμένος Πατρών με 2,15 για το 2015. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι οι οργανισμοί όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο δεν είναι και τόσο επικερδής χωρίς όμως να έχουν και μειώσεις. Επίσης διαπιστώθηκε ότι όλα οι οργανισμοί λιμένος δεν έχουν επιτύχει το στόχο πραγματοποίησης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση των κεφαλαίων των μετόχων τους για το 2015 καθώς η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων κυμαίνεται από 0,07 έως 0,33, με τη μεγαλύτερη να επισημαίνεται στον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- 1) Βαγγέλας, Γ.Κ. & Πάλλης, Α.Α., (2016). *GREPORT 2016- Report on Greek Ports*. Πειραιάς: Ports & Shipping Advisory.
- 2) Γεωργόπουλος, Ν.Α., (2014). *Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων*. Αθήνα: Ε. Μπένου.
- 3) Κάντζος, Κ., (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*. Αθήνα: Interbooks.
- 4) Ν.4150/2013. *Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις*. Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ 102/Α/29-04-2013)
- 5) Ν.2932/2001. *Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές*. Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ 145/Α/27-07-2001)
- 6) Φίλιος, Β., (1996). *Χρηματοοικονομική Ανάλυς.*, Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- 1) Βασιλείου, Δ. & Αλεξιάκης, Χρ., (2008). *Χρηματοοικονομική ανάλυση λογιστικών καταστάσεων*. [online] Διαθέσιμο στο https://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/ECON166/2.%20CE%A7%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7/XRHMATOIKONOMIKH_ANALYSI_PDF.pdf [ημερομηνία πρόσβασης 3-2-2017]
- 2) *Οι 10 σημαντικότεροι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες*. [online] Διαθέσιμο στο <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=117657> [ημερομηνία πρόσβασης 11-1-2017]
- 3) *Σιάχος, Μ. (2016) Συγκροτείται η Δημόσια Αρχή Λιμένων – Δυνατότητα μετάταξης των υπαλλήλων ΟΛΠ και ΟΛΘ*. [online] Διαθέσιμο στο <http://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/oikonomia/114211/syγκροτειται-i-dimosia-arxi->

limenon-dynatotita-metataksis-gia-ypallilous-ton-olp-kai-olth [ημερομηνία πρόσβασης 11-11-2017]

- 4) *Χλωμούδης, Κ., (2016). Η Ανάγκη Αντιμετώπισης του «Α-διοίκητου» του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος.* [online] Διαθέσιμο στο <http://www.naftikachronika.gr/2016/03/19/i-anagki-antimetopisis-tou-a-dioikitou-tou-ellinikou-limenikou-systimatos/> [ημερομηνία πρόσβασης 8-11-2016].
- 5) www.elime.gr
- 6) <http://www.ola-sa.gr/News/Details/tabid/126/ID/1/Default.aspx>
- 7) www.olig.gr
- 8) <http://life-ole.gr/presentation>
- 9) <http://www.raports.gr/>

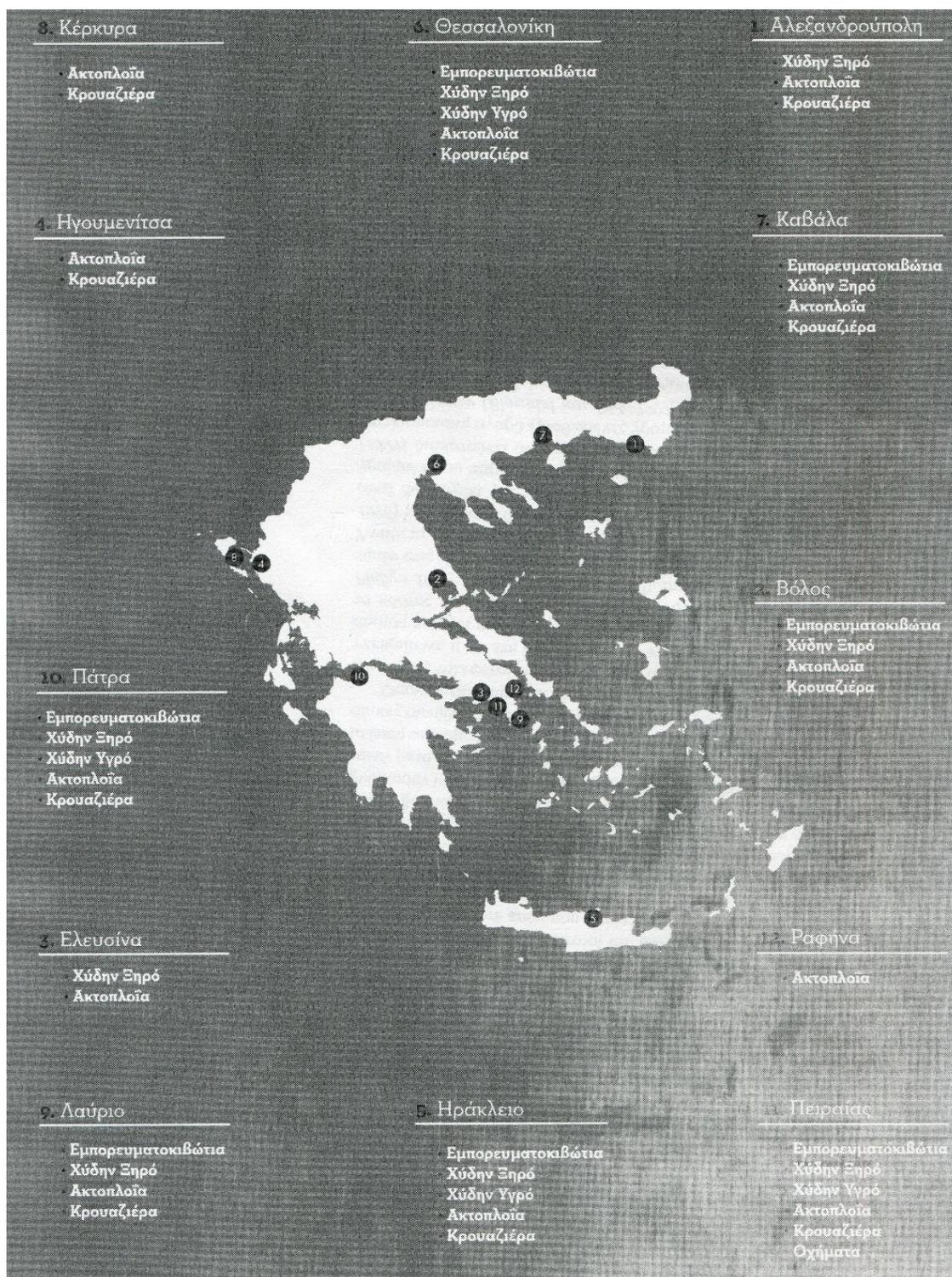
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)			
ΑΡ.Μ.Α.Ε. 42807/06/Β/99/30 - ΑΡ. Γ.Ε.Μ.Η. 58231004000 ΕΔΡΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ από 1 Ιανουαρίου 2015 έως 31 Δεκεμβρίου 2015 <small>(δημοσιευμένα βάσει του κ.ν.2190/1920, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενοποιημένες και μη κατά ΔΛΠ)</small> <small>Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις σχετίζονται με μία γενική ενημέρωση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της ΟΛΑ Α.Ε. Συνιστάται επομένως στον αναγνώστη, πριν προβεί σε οποιαδήποτε είδους επενδυτική επιλογή ή άλλη συναλλαγή με την εταιρία, να ανατρέξει στη διεύθυνση διαδικτύου της εταιρίας όπου αναγράφονται οι οικονομικές καταστάσεις, καθώς και η έκθεση επισκόπησης του νόμου ελεγκτή λογιστή όπως αυτή απαιτείται.</small>			
Αρμόδια Υπηρεσία : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτικής και Ηρωικής Πολιτικής Διεύθυνση Διαδικτύου Εταιρείας : www.olpa.gr Ημερομηνία έκδοσης από το Διοικητικό Συμβούλιο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων : 31. Μαρτίου 2016 Νόμιμος Ελεγκτής : Παναγιώτης Ι.Κ. Παπαγιάννης (ΑΜ ΣΟΕΛ 18631), Κωνσταντίνος Καταγάνης (ΑΜ ΣΟΕΛ 25921) Τύπος Έκδοσης ελέγχου : Με σύμφωνη γνώμη	Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου: Μέλος: Κων/νος Μακρής Δημήτριος Τζοβής Γεωργιος Βλαχας Άγγελος Καραφύλης Παύλος Τσιτσάνης Νικόλαος Θραύλος Δημήτριος Δημοσθέας Γεωργιος Καραούλης Κων/νος Αντιπρόεδρος Δ.Σ.: Δ' Ανν Σιμόβουλος Μέλος ανεξάρτητου μη εκτελεστικού: Μέλος μη εκτελεστικό Μέλος μη εκτελεστικό Μέλος εκπρ. των υπαλλήλων μη εκτελεστικό Μέλος εκπρ. των λογ/των μη εκτελεστικό Μέλος εκπρ. του δήμου Θεσσαλονίκης ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Μέλος εκπρ. της ΟΚΕ ανεξάρτητο μη εκτελεστικό		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ <small>Ποσά εκφραζόμενα σε Ευρώ</small>		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ <small>Ποσά εκφραζόμενα σε Ευρώ</small>	
	01.01.2015 01.01.2014 Κύκλος εργασιών 50.881.604,79 54.831.477,96 Μικτά κέρδη 24.333.038,56 26.529.142,15 Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων 21.936.461,53 25.715.941,37 Κέρδη προ φόρων 24.514.351,69 28.388.514,37 Κέρδη μετά από φόρους (α) 17.915.015,70 21.300.404,47 Λοιπά συνολικά εισοδήματα/ζημιές μετά από φόρους (β) 60.205,76 -344.954,84 Συνολικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (α+β) 17.975.221,46 20.955.409,63 Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή/βάσει α ποσομένου (σε €) 1.7773 2.1331 Προσπάνιστο μέρος ανά μετοχή (σε €) 0,58 0,70 Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων 26.861.415,85 29.424.347,16	31.12.2015 31.12.2014 ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ Διαχειριζομενα εναντιοτα πάγια στοιχεία 54.589.042,00 51.101.225,25 Επενδυσεις σε οντα 3.346.380,47 3.464.508,46 Άλλα περιουσιακά στοιχεία 729.289,33 818.776,29 Λοιπά μη εκτελεστικά περιουσιακά στοιχεία 3.459.466,65 3.110.426,34 Αποβλήματα 1.625.142,06 1.688.516,45 Αποβλήματα από τίτλους 4.613.150,76 6.963.672,08 Λοιπά κωκωρομωυατα περιουσιακά στοιχεία 72.452.516,11 79.963.139,49 ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ 140.845.987,38 148.210.586,21 ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ Μεταγικό Κεφάλαιο 303.100.000,00 303.100.000,00 Λοιπά στοιχεία Ψηφισμάτων 98.847.934,35 98.838.712,89 Ψηφισμα Κεφαλαίων (α) 127.087.934,35 128.768.712,89 Προβλεψεις/Λοιπά μακροπρόθεσμα υποχρεώσεις 5.115.004,10 5.207.906,80 Βραχυπρόθεσμα υποχρεώσεις 8.643.049,13 12.233.946,52 Ψηφισμα υποχρεώσεων (β) 15.766.053,23 17.441.853,32 ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (α) + (β) 140.845.987,38 148.210.586,21	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΑΘΝΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑΤΩΝ <small>Ποσά εκφραζόμενα σε Ευρώ</small>		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ - Έμμεση μέθοδος <small>Ποσά εκφραζόμενα σε Ευρώ</small>	
	31.12.2015 31.12.2014 Ψηφισμα Κεφαλαίων (α) 128.768.712,89 148.454.984,81 Συνολικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους 17.975.221,46 20.955.409,63 Φορολόγητη φορολόγητων αποθεματικών 0,00 -321.581,65 Διανεμητέα μερίσματα -19.656.000,00 -40.320.000,00 Ψηφισμα Κεφαλαίων (α) 127.087.934,35 128.768.712,89	31.12.2015 31.12.2014 Αποδομητικές δραστηριότητες 24.814.391,49 28.388.514,37 Κέρδη προ φόρων Πόρων / μείωση προνομιωτικής για Αποβλήματα 3.771.506,89 3.721.386,58 Προβλεψεις 279.111,79 543.934,17 Έσοδα από απορροφωμένες προβλεψεις 464.126,68 -44.738,92 Ζημιές από απορροφωμένη επιδοτ. ακινήτων σε ελλείψεις αξίας 155.477,59 419.507,41 Ζημία καταστραφών παύλων 0,00 317,80 Πιστωτική τόκοι επί συναρτή εσόδων -4.221.079,64 -2.686.996,63 Αποβλήματα (εσοδα, έξοδα κέρδη και ζημιές) επιδομητικής δραστηριότητας 0,00 0,00 Αποβλήματα επανομημένων πόρων -6.456,60 -2.880,79 Χρηματικό τόκοι και συναφή έσοδα 3.129,48 4.213,63 Ψηφισμα μεταπρασηών για μεταβλητά λογ/των κεφαλαίων κίνηση ή που ελεγχεται με τις λειτουργικές δραστηριότητες Μείωση αποθεμάτων 63.176,39 48.001,18 Αύξηση απαιτήσεων -3.362.988,35 -328.718,75 (Μείωση)/Αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών) -480.068,08 1.524.401,31 Τηλεμίσθια για αποθήκες προσηματω 78.000,00 -318.968,10 Μόλυο Χρηματικό τόκοι και συναφή έσοδα καταβλητέα 3.129,48 4.213,63 Καταβλητέα τόκοι -3.713.810,71 -793.822,81 Ψηφισμα εισοδων από λειτουργικές δραστηριότητες (α) 12.761.036,09 23.347.66,92 Ψηφισμα εισοδων από επενδυτικές δραστηριότητες (β) Αγορά επενδυτικών πόρων και άλλων περιουσιακών στοιχείων -71.662.836,68 -3.120.301,99 Πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων 0,00 0,00 Επενδυτικές απορροφώσεις 0,00 0,00 Πώληση χρημ/των μείων στην ελλείψη αξίας μείων αποστ/των 0,00 0,00 Τόκοι και συναφή έσοδα καταβλητέα 1.836.740,27 2.342.448,27 Ψηφισμα εισοδων από επενδυτικές δραστηριότητες (β) -67.819,95,24 -759.337,72 Χρηματικό τόκοι και συναφή έσοδα 49.656.000,00 40.320.000,00 Ψηφισμα εισοδων από λειτουργικές δραστηριότητες (γ) 49.656.000,00 40.320.000,00 Ψηφισμα εισοδων από χρημ/των δραστηριότητες (δ) -12.667.886,22 -17.731.690,80 Τηλεμίσθια και εισοδήματα από χρήση 70.787.388,20 96.613.676,82 Τηλεμίσθια και εισοδήματα από χρήση 70.787.388,20 96.613.676,82	
ΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ			
1. Έχουν τηρηθεί οι ίδιες βασικές λογιστικές αρχές των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της 31/12/2014 με εξαίρεση τα νέα ή αναθεωρημένα λογιστικά πρότυπα και διερμηνίες, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ το 2015. 2. Οι επενδυσεις της Εταιρίας σε ενσώματα πάγια και άλλα περιουσιακά στοιχεία για τη τρέχουσα χρήση ανέρχονται σε € 7.169.836,68 (31.12.2014: € 3.120.301,99) 3. Η Εταιρία δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τη χρήση 2005-2010 (σημ.8.27.4 της ετήσιας οικονομικής έκθεσης). 4. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας χρήσης μετοχές της Εταιρίας που κατέχονται από την ίδια. 5. Επί των παγίων στοιχείων της εταιρίας δεν υφίσταται κανένα εμπόνηματο βάρος. 6. Δεν υπάρχουν επίδοσης ή υπό διαπραση διαφορές, καθώς και απαγωγές δικαστικών ή διαπληκτικών οργάνων που ενδέχεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρίας. 7. Η Εταιρία έχει διενεργήσει, έως 31.12.2015, συνολικά προβλεψεις για τις ανέλεγχτες φορολογικές χρήσεις ύψους € 406.371,74 και λοιπές προβλεψεις ύψους € 417.509,99. 8. Αριθμός απορροφωμένου προσωπικού την 31.12.2015 και 31.12.2014: 420 και 400 άτομα αντίστοιχα. 9. Στις ήδη δημοσιοποιημένες ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της 31.12.2014, ανατανομήθηκε για λόγους συγκρισιμότητας ποσό 1.448.759,76 που αφορούσε έσοδα από εκκλισηση χώρων από τον Κύκλο Εργασιών στα λοιπά Έσοδα. 10. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη (ήτοις από ορίζονται από το ΔΛΠ 24) Έσοδα: € 0, Έξοδα: € 0, Απαιτήσεις: € 0, Υποχρεώσεις: € 0, Απαιτήσεις από διευθυντικά στελέχη: € 0, Υποχρεώσεις προς μέλη της Διοίκησης: € 3.334,23, Αμοιβές Διευθυντικών Στελεχών και μελών της Διοίκησης: € 749.872,75. 11. Τα λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους περιλαμβάνουν τη διαφορά απομίσθησης (ζημία) των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων ύψους € 85.707,44 καθώς και τη μεταβολή στις αναλογιστικές ζημιές (κέρδη) μετά από το φόρο εισοδήματος ύψους € 145.913,20. 12. Ετάς του 2015 καταβλήθηκαν με επιβλητέα δασμολογία και λοιπά φόροι ύψους € 3,5 εκατ. περίπου, που επιβλήθηκαν από το Β Τελωνείο λόγω απόπειρας δεσμευμένων εμπορευμάτων. Η Εταιρία κατέθεσε προσφυγή στα Διοικητικά Δικαστήρια όπως αναλυτικά περιγράφεται στην σημ.8.27 των οικονομικών καταστάσεων.			
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΛΩ ΑΕ Κ. ΜΕΛΙΩΣ Α.Δ.Τ. Τ 798243/99	Ο Α/ΝΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ Δ. ΜΠΡΩΤΗΣ Α.Δ.Τ. Χ 772179/04	Ο Α/ΝΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ Α. ΜΠΡΩΤΟΣ Α.Δ.Τ. Ρ 748846/97	Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ Μ. ΧΟΝΔΡΟΛΙΑΚΗ Α.Δ.Τ. ΑΕ 179855/07 - ΑΡ.Α.Δ.Α.Ε.Σ 0039369

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

Εικόνα 1: Τα 12 λιμάνια της Ελλάδας



Εικόνα 2: Άποψη του Λιμένος Αλεξανδρούπολης



Εικόνα 3: Άποψη του Λιμένος Βόλου



Εικόνα 4: Άποψη του Λιμένος Ελευσίνας



Εικόνα 5: Άποψη του Λιμένος Ηρακλείου



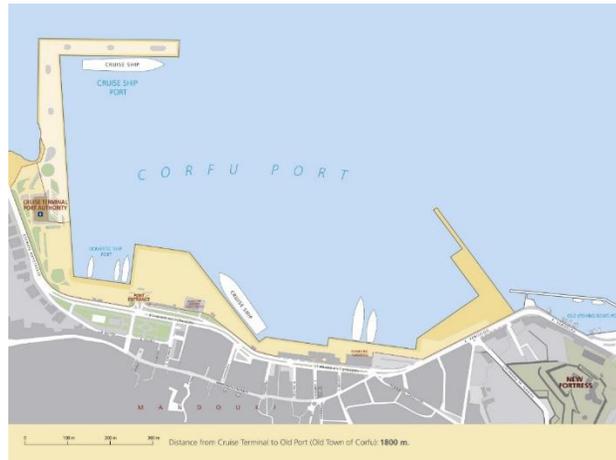
Εικόνα 6: Άποψη του Λιμένος Θεσσαλονίκης



Εικόνα 7: Άποψη λιμένος Καβάλας



Εικόνα 8: Άποψη λιμένος Κέρκυρας



Εικόνα 9: Άποψη Λιμένος Λαυρίου



Εικόνα 10: Άποψη Λιμένος Πάτρας



Εικόνα 11: Άποψη λιμένος Πειραιά



Εικόνα 12: Άποψη λιμένος Ραφίνας

