

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ»

ΑΓΓΕΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

*Διπλωματική Εργασία*

Που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Πειραιάς

Ιούνιος 2023

## **Δήλωση Αυθεντικότητας/Ζητήματα Copyright**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται σε βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα, της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός) της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες) του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

## **Η τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό λειτουργίας του προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία Τα μέλη της επιτροπής:

**ΧΛΩΜΟΥΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**ΝΑΟΥΜ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ – ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέως»

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

*Η παρούσα μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία αφορά το «Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία» του τμήματος των Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.*

*Πρώτα από όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου Κ.Κωνσταντίνο Χλωμούδη, καθώς και τον κ. Πέτρο Πάλλη, για την στήριξη και την καθοδήγηση τους καθ' όλη την διάρκεια της διπλωματικής μου. Ευχαριστώ θερμά την συμβουλευτική επιτροπή της παρούσας διπλωματικής μου εργασίας, κ. Ναούμ Βασίλειο και κ. Ανδρικόπουλο Ανδρέα. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω πολύ την οικογένεια μου που ήταν δίπλα μου καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.*

## Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	8
ABSTRACT.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> : ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1.1 Σκοπός της Διπλωματικής.....	11
1.2 Η Μεθοδολογία της Έρευνας.....	11
1.3 Δομή της Εργασίας.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> : ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	13
2.1 Η Χρήση των Χρηματοοικονομικών Δεικτών .....	13
2.2 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών.....	13
2.2.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας .....	13
2.2.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας .....	14
2.2.3 Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης.....	15
2.3 Λοιποί Δείκτες για την Αξιολόγηση των Λιμένων.....	15
2.3.1 Εισαγωγή στην ανάλυση της οικονομικής απόδοσης λιμένων.....	15
2.3.2 Δείκτες απόδοσης .....	16
2.3.3 Δείκτες χωρητικότητας και χρήσης .....	17
2.3.4 Δείκτες παραγωγικότητας.....	18
2.3.5 Δείκτες ανταγωνιστικότητας.....	19
2.3.6 Περιβαλλοντικοί δείκτες.....	20
2.3.7 Δείκτες ασφάλειας .....	21
2.3.8 Δείκτες ικανοποίησης πελατών.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> : Η ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	23
3.1 Βιβλιογραφική Επισκόπηση .....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> : ΟΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
26	
4.1 Η Εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς .....	26
4.1.1 Πρώτη φάση εξαγοράς: Εξαγορά από το Ελληνικό Δημόσιο .....	27
4.1.2 Η δεύτερη φάση απόκτησης: Εξαγορά από την COSCO .....	28
4.1.3 Η Τρίτη Φάση Εξαγοράς: Επέκταση Μετοχών της COSCO στο Λιμάνι.....	29

4.1.4	Ο ΟΛΠ ΑΕ ως ένα σύγχρονο λιμάνι .....	29
4.2	Η Εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης .....	31
4.2.1	Η πρώτη φάση εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης .....	31
4.2.2	Η δεύτερη φάση της εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.....	32
4.2.3	Ο ΟΛΘ ΑΕ ως ένα σύγχρονο λιμάνι .....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> : ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....		34
5.1	Ο ΟΛΠ ΑΕ .....	34
5.2	Ο ΟΛΘ ΑΕ .....	37
5.2.1	Ο απόηχος της σύμβασης παραχώρησης του ΟΛΘ.....	38
5.3	Μεθοδολογία της Έρευνας .....	39
5.4	Μελέτη Περίπτωσης της ΟΛΠ ΑΕ για τα Έτη 2004-2020 .....	40
5.4.1	Δείκτες ρευστότητας.....	40
5.4.2	Δείκτες αποδοτικότητας.....	42
5.4.3	Δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης.....	45
5.5	Μελέτη Περίπτωσης της ΟΛΘ ΑΕ για τα Έτη 2004-2020 .....	47
5.5.1	Δείκτες ρευστότητας.....	47
5.5.2	Δείκτες αποδοτικότητας.....	49
5.5.3	Δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης.....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....		53
6.1	Συμπεράσματα Αριθμοδεικτών .....	53
6.2	Συμπεράσματα.....	54
6.3	Προτάσεις για Μελλοντική Έρευνα .....	55
Βιβλιογραφία .....		56
Παράρτημα.....		59

## Γραφήματα

Γράφημα 1 Έμμεση Ρευστότητα ΟΛΠ ΑΕ 2004-2020 .....	41
Γράφημα 2 Άμεση Ρευστότητα ΟΛΠ ΑΕ .....	42
Γράφημα 3 Αποδοτικότητα Καθαρού Ενεργητικού ΟΛΠ ΑΕ .....	43
Γράφημα 4 Αποδοτικότητα Συνολικού Κεφαλαίου ΟΛΠ ΑΕ .....	444
Γράφημα 5 Αποδοτικότητα Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης ΟΛΠ ΑΕ .....	45
Γράφημα 7 ΞΚ/ΣΚ ΟΛΠ ΑΕ.....	466
Γράφημα 8 Έμμεση Ρευστότητα ΟΛΘ ΑΕ .....	47
Γράφημα 9 Άμεση Ρευστότητα ΟΛΘ ΑΕ .....	488
Γράφημα 10 ΑΚΕ ΟΛΘ ΑΕ .....	49
Γράφημα 11 ΑΣΚ ΟΛΘ ΑΕ .....	50
Γράφημα 12 ΑΧΜ ΟΛΘ ΑΕ .....	51
Γράφημα 14 ΞΚ/ΣΚ.....	52

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια, η δυναμική της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει υποστεί σημαντικούς μετασχηματισμούς, ωθώντας τις λιμενικές αρχές παγκοσμίως να προσαρμόσουν τις στρατηγικές και τις λειτουργίες τους. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), δύο μεγάλες λιμενικές αρχές στην Ελλάδα, σύναψαν πρόσφατα τις συνολικές συμβάσεις παραχώρησης, σηματοδοτώντας ένα ορόσημο στην ανάπτυξή τους. Καθώς αυτοί οι οργανισμοί εισέρχονται σε μια νέα φάση, καθίσταται ζωτικής σημασίας η ανάλυση των οικονομικών δεδομένων που αφορούν τις δραστηριότητές τους και η αξιολόγηση των επιπτώσεων των συμβάσεων παραχώρησης στην οικονομική τους απόδοση.

Η ανάλυση των οικονομικών δεδομένων προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες για την οικονομική υγεία και βιωσιμότητα αυτών των λιμενικών οργανισμών. Με την εμβάθυνση σε διάφορες χρηματοοικονομικές μετρήσεις, όπως τα έσοδα, το λειτουργικό κόστος, η κερδοφορία και οι επενδύσεις κεφαλαίου, μπορεί να γίνει μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση σχετικά με τις οικονομικές επιδόσεις των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Μια τέτοια ανάλυση δίνει τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτών, των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και των εμπειρογνομόνων του κλάδου, να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των συμβάσεων παραχώρησης και να κατανοήσουν τον αντίκτυπο στη συνολική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα αυτών των λιμένων.

Λέξεις Κλειδιά: ΟΛΠ, ΟΛΘ, σύμβαση παραχώρησης, ανάλυση, δείκτες



## **ABSTRACT**

In recent years, the dynamics of the global maritime industry have undergone significant transformations, prompting port authorities worldwide to adapt their strategies and operations. The Piraeus Port Organization (PPO) and the Thessaloniki Port Organization (TPO), two major port authorities in Greece, have recently concluded their overall concession contracts, marking a pivotal milestone in their development. As these organizations enter a new phase, it becomes crucial to analyze the financial data surrounding their operations and assess the implications of their concession contracts on their financial performance.

The analysis of financial data offers valuable insights into the economic health and sustainability of these port organizations. By delving into various financial metrics, such as revenue, operating costs, profitability, and capital investments, a comprehensive assessment can be made regarding the financial performance of PPO and TPO. Such an analysis enables stakeholders, including investors, policymakers, and industry experts, to evaluate the effectiveness of the concession contracts and understand the impact on the overall growth and competitiveness of these ports.

Key Words: PPO, TPO, concession contracts, analysis, indicators

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) είναι η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Το 2016, το πλειοψηφικό πακέτο του ΟΛΠ εξαγοράστηκε από την κινεζική COSCO Shipping, η οποία έκτοτε έχει πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις και αναβαθμίσεις υποδομών στο λιμάνι. Αυτό οδήγησε σε σημαντική ανάπτυξη των λειτουργιών και των οικονομικών επιδόσεων του λιμανιού.

Μέχρι το 2020, ο ΟΛΠ είχε σημειώσει αξιοσημείωτη πρόοδο. Έχει γίνει ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και σημαντική πύλη για το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η εταιρεία ανέφερε αυξημένη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, βελτιωμένα έσοδα και βελτιωμένη κερδοφορία. Οι προσπάθειες επέκτασης και εκσυγχρονισμού προσέλκυσαν πρόσθετες ναυτιλιακές γραμμές και αύξησαν τον όγκο φορτίων, συμβάλλοντας στην οικονομική επιτυχία του ΟΛΠ.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και λειτουργία του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Το 2018, το πλειοψηφικό πακέτο του ΟΛΘ εξαγοράστηκε από τη South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT), μια κοινοπραξία επενδυτών που αποτελείται από την Deutsche Invest Equity Partners GmbH, την Belterra Investments Ltd και την Terminal Link SAS. Έτσι, ο ΟΛΘ έχει υποστεί βελτιώσεις και επεκτάσεις υπό νέα διοίκηση.

Μετά την ολοκλήρωση της σύμβασης παραχώρησης, στόχος της επενδυτικής κοινοπραξίας είναι να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού και να προσελκύσει περισσότερη εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα. Οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού στοχεύουν στη βελτίωση των υποδομών, στην αύξηση της ικανότητας διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και στην καθιέρωση της Θεσσαλονίκης ως ζωτικού κόμβου εφοδιαστικής στην περιοχή.

## **1.1 Σκοπός της Διπλωματικής**

Η διπλωματική εργασία αυτή στοχεύει στο να εξετάσει τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης πριν καθώς και μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα τελευταία έτη όπου έγινε η ολική σύμβαση παραχώρησης στην Cosco Shipping και την Belterra Investments Ltd. Έχοντας σκοπό την σύγκριση αντίστοιχων χρονικών περιόδων. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει υψηλές επενδύσεις με αποτέλεσμα η ανάπτυξη των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να είναι αισθητή σε όλους τους τομείς δραστηριότητάς τους. Επενδυτικά κεφάλαια που ξεπερνούν το 1 δις ευρώ, έχουν υλοποιηθεί αθροιστικά από τις προαναφερθείσες εταιρίες.

Αντικείμενο μελέτης αποτελεί η έρευνα και η ανάλυση των οικονομικών δεδομένων για την χρονική περίοδο πριν και μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών για το ΟΛΠ ΚΑΙ ΟΛΘ. Πηγή πληροφοριών για την εν λόγω έρευνα θα αποτελέσουν οι δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις συγκεκριμένων ετών (ισολογισμοί, Κατάσταση Αποτελεσμάτων) αποσκοπώντας στην αποτελεσματική ερμηνεία και κατανόηση αυτού του φαινομένου με την ανάλυση διαφόρων παραμέτρων και την χρήση συγκεκριμένων αριθμοδεικτών οι οποίοι επιλέχθηκαν για την καλύτερη κατανόηση της συνολικής εικόνας των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Σκοπός της εν λόγω συγκριτικής μελέτης είναι η αξιολόγηση της επενδυτικής αυτής ενέργειας και των αλλαγών που έχουν υπάρξει και τα οφέλη των λιμένων.

## **1.2 Η Μεθοδολογία της Έρευνας**

Η παρούσα εργασία εξετάζει τα οικονομικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) μετά την ολοκλήρωση των συνολικών συμβάσεων παραχώρησης. Οι συμβάσεις παραχώρησης που παραχωρήθηκαν σε αυτές τις εταιρίες έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη λειτουργική και οικονομική τους απόδοση. Με την αξιολόγηση των συγκεκριμένων βασικών χρηματοοικονομικών δεικτών αυτή η ανάλυση στοχεύει να παρέχει πληροφορίες για την οικονομική υγεία και την απόδοση των ΟΛΠ και ΟΛΘ.

## **1.3 Δομή της Εργασίας**

Η παρούσα εργασία αποτελεί προϊόν τόσο βιβλιογραφικής ανασκόπησης, όσο και προϊόν έρευνας και συγκεκριμένα ανάλυσης οικονομικών δεδομένων των προς εξέτασης εταιριών.

Ειδικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται λόγος για τον σκοπό της

εργασίας, καθώς και για την μεθοδολογία που αναπτύχθηκε. Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται θεωρητική παρουσίαση των δεικτών που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, όπως είναι οι δείκτες ρευστότητας, αποδοτικότητας, κεφαλαιακής διάρθρωσης καθώς και λοιποί δείκτες αξιολόγησης των λιμένων.

Εν συνεχεία, στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται βιβλιογραφική επισκόπηση με έμφαση σε πηγες, κυρίως επιστημονικά άρθρα, που αναφέρονται στην χρήση των αριθμοδεικτών στους λιμένες, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται αναλυτικά όλες τα στάδια- φάσεις εξαγοράς τόσο του οργανισμού λιμένος Πειραιά, όσο και του οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο πραγματοποιείται και παρουσιάζεται τόσο ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών, όσο και η ανάλυση των αποτελεσμάτων κυρίως στις χρονιές με διακριτές αυξομειώσεις, ενώ στο έκτο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα τόσο ειδικότερα των αριθμοδεικτών, όσο γενικότερα και από την εργασία, καθώς και προτάσεις για μελλοντική έρευνα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ**

### **2.1 Η Χρήση των Χρηματοοικονομικών Δεικτών**

Οι αριθμοδείκτες απεικονίζουν την οικονομική πορεία της επιχείρησης μέσα από υπολογισμούς χρηματοοικονομικών μεγεθών, αλλά και την οικονομική εικόνα της επιχείρησης, την αποδοτικότητά της και την θέση της στην αγορά στην οποία δραστηριοποιείται. Οι αριθμοδείκτες αφορούν πηλικά, λόγους ή και ποσόστωση μεταξύ οικονομικών μεγεθών τα οποία προέρχονται από τις οικονομικές καταστάσεις. Οι αριθμοδείκτες δίδουν πληροφόρηση για την επιχειρηματική δράση και την πορεία της επιχείρησης, αποσαφηνίζουν επιχειρηματικές αποφάσεις και αναδεικνύουν την ορθότητα της λήψης τους. Επομένως, οι αριθμοδείκτες αποδίδουν αποτελέσματα αναφορικά με την ανάλυση της οικονομικής δομής, της αποδοτικότητας αλλά και των διαχειριστικών πολιτικών της. (Αποστόλου, 2015)

Οι αριθμοδείκτες είναι σημαντικοί δείκτες με υψηλή χρησιμότητα και εξαιρετικό χρηματοοικονομικό ενδιαφέρον. Οι αριθμοδείκτες αναδεικνύουν την διαχρονικότητα των επιχειρηματικών αποφάσεων και συγκρίνουν με έγκυρο και έγκαιρο τρόπο τα οικονομικά μεγέθη ώστε να τα αποτιμήσουν για την εκάστοτε στατιστικά αναλύομενη χρονική περίοδο αλλά και κατά τομέα δραστηριότητας της επιχείρησης. Οι αριθμοδείκτες στοχεύουν στο να εξασφαλίσουν την αποτίμηση των οικονομικών μεγεθών της επιχείρησης, να αποτελέσουν ομοιογενή συγκρίσιμα δεδομένα με αντίστοιχα άλλων επιχειρήσεων του κλάδου και να εκμεταλλευτούν οικονομικά δεδομένα για να παράγουν στατιστικά και λογιστικά αποτελέσματα και συμπεράσματα για την επιχειρηματική δραστηριότητά της. (Γκίκας, 2002)

### **2.2 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών**

#### **2.2.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας**

Η ρευστότητα είναι μια μεταβλητή η οποία μαρτυρά τη γενικότερη οικονομική θέση της επιχείρησης. Ο αριθμοδείκτης ρευστότητας αποτελεί ένα μέσο για τη διοίκηση της επιχείρησης καθώς αποτελεί έναν παράγοντα ελέγχου των απασχολούμενων κεφαλαίων κίνησης και αν αυτά είναι επαρκή για την κάλυψη των καθημερινών δραστηριοτήτων της επιχείρησης αλλά και της εξυπηρέτησης των υποχρεώσεών της με ρευστά διαθέσιμα. (Νιάρχος, 2004)

Στους αριθμοδείκτες ρευστότητας ανήκουν οι εξής δείκτες:

1. Έμμεση Ρευστότητα = Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις.

Οι τιμές του δείκτη αναδεικνύουν την αποτελεσματική ή όχι χρησιμοποίηση των κεφαλαιακών πόρων ή την υπέρμετρη πιστωτική διεύρυνση.

2. Άμεση Ρευστότητα = Κυκλοφορούν Ενεργητικό – (Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ο αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας αναδεικνύει πόσες φορές τα διαθέσιμα και οι απαιτήσεις επαρκούν για την κάλυψη των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων.

## 2.2.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

1. Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων = Κέρδη Μετά Φόρων / Σύνολο Ενεργητικού.

Ο Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Συνολικών Απασχολούμενων Κεφαλαίων αναδεικνύει την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια της επιχείρησης, απασχολούνται και κατά πόσο η επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη ως προς τις αποφάσεις που λαμβάνει αναφορικά με την επένδυση κεφαλαίων, τα διοικητικά έξοδα, την οικονομική διαχείριση σε συνδυασμό με την γενικότερη οικονομική πορεία του κλάδου. (Πατατούκας & Μπατσινίλας, 2012)

2. Αποδοτικότητα Καθαρού Ενεργητικού = (Κέρδη Μετά Φόρων / Σύνολο Ενεργητικού) \* 100 = [(Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης + Χρηματικά έξοδα) / Σύνολο Ενεργητικού] \* 100.

Ο Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού αξιολογεί την αποδοτικότητα των περιουσιακών στοιχείων αλλά και την λειτουργία της επιχείρησης όπως και την δυνατότητα αυτής να είναι ελκυστική σε επενδυτές.

3. Χρηματοοικονομική Μόχλευση = (Μέσος Όρος Ενεργητικού / Μέσος Όρος Ιδίων Κεφαλαίων) \* 100.

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας της χρηματοοικονομικής Μόχλευσης δείχνει το ποσοστό χρέους που έχει η επιχείρηση. Ανάλογα με τις τιμές τις οποίες λαμβάνει ο δείκτης και παρουσιάζεται μεγαλύτερος, ίσος ή μικρότερος της μονάδας καταδεικνύει και την αντίστοιχη επίδραση από τη χρήση ξένων και δανειακών κεφαλαίων στην οικονομική κερδοφορία της επιχείρησης η οποία είναι αντίστοιχα ευμενής, μηδενική ή αρνητική. ( Γκίκας , 2002).

### **2.2.3 Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης**

$\Xi\acute{\epsilon}\nu\alpha \text{ Κεφάλαια Προς Συνολικά Κεφάλαια} = \Xi\acute{\epsilon}\nu\alpha \text{ Κεφάλαια} / \text{Συνολικά Κεφάλαια}.$

Ο Αριθμοδείκτης Ξένα Κεφάλαια Προς Συνολικά Κεφάλαια είναι ένας δείκτης που χρησιμοποιείται για να μετρήσει το ποσοστό του εξωτερικού χρηματοδοτικού κεφαλαίου σε σχέση με το συνολικό κεφάλαιο μιας επιχείρησης. Το ποσοστό το οποίο προκύπτει μπορεί να δώσει μια ιδέα για τον βαθμό εξάρτησης μιας επιχείρησης από την εξωτερική χρηματοδότηση. Ένα υψηλό ποσοστό ξένων κεφαλαίων σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό δάνεια και οφείλει σε εξωτερικούς πιστωτές, ενώ ένα χαμηλό ποσοστό υποδηλώνει μια μεγαλύτερη εξάρτηση από το εσωτερικό κεφάλαιο. (Πατατούκας & Μπατσινίλας,, 2012)

## **2.3 Λοιποί Δείκτες για την Αξιολόγηση των Λιμένων**

Παρακάτω παρουσιάζονται διάφοροι σημαντικοί δείκτες οι οποίοι χρησιμοποιούνται επίσης για την περαιτέρω ανάλυση των λιμανιών, οι οποίοι δεν θα ελεγχθούν στις μελέτες περιπτώσεις του ΟΛΠ και ΟΛΘ. Αναφέρονται σε αυτό το κεφάλαιο για λόγους πληρότητας του θεωρητικού πλαισίου της ανάλυσης.

### **2.3.1 Εισαγωγή στην ανάλυση της οικονομικής απόδοσης λιμένων**

Η εισαγωγή στην ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων με τη χρήση δεικτών είναι ζωτικής σημασίας για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των λιμενικών λειτουργιών. Οι δείκτες απόδοσης είναι απαραίτητα εργαλεία για τη μέτρηση της προόδου, του αποτελέσματος ή του αντίκτυπου των λιμενικών δραστηριοτήτων. Η

κατανόηση της σημασίας της ανάλυσης της απόδοσης των λιμένων είναι απαραίτητη για τον εντοπισμό περιοχών που απαιτούν βελτίωση, όπως η βελτίωση των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών και η διεξαγωγή ανάλυσης κόστους-οφέλους των έργων.

Οι βασικοί δείκτες απόδοσης είναι ουσιαστικοί για τη μέτρηση της απόδοσης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων και ατόμων στο πλαίσιο ενός λιμένα. Οι δείκτες είναι κρίσιμες παράμετροι για αποτελεσματική απόδοση λιμένων και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των λειτουργιών λιμένων. Έχουν σχεδιαστεί για να βοηθούν τους χρήστες να αξιολογούν γρήγορα την τρέχουσα αξία και να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις με βάση τα αποτελέσματα. Οι δείκτες υποστηρίζονται από ένα συγκεκριμένο πεδίο υπολογισμού, το οποίο επιτρέπει την ακριβή μέτρηση της απόδοσης. Επιπλέον, οι δείκτες που μετρούν την ικανοποίηση, όπως ο Δείκτης ικανοποίησης πελατών ή η Καθαρή βαθμολογία υποστηρικτών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον εντοπισμό περιοχών που απαιτούν βελτίωση.

Μια επισκόπηση των βασικών δεικτών απόδοσης που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων είναι απαραίτητη για την κατανόηση της αποτελεσματικότητας των λιμενικών λειτουργιών. Μερικοί από τους πιο συχνά χρησιμοποιούμενους δείκτες περιλαμβάνουν τη διεκπεραίωση εμπορευματοκιβωτίων, τον χρόνο περιστροφής του σκάφους και το ποσοστό πληρότητας αγκυροβολίου. Παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για την απόδοση των θυρών και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον εντοπισμό περιοχών που απαιτούν βελτίωση. Για παράδειγμα, μια χαμηλή διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να υποδηλώνει ανάγκη για βελτιωμένη υποδομή ή λειτουργική απόδοση. Έτσι, η κατανόηση των βασικών δεικτών που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της συνολικής αποτελεσματικότητας των λιμενικών λειτουργιών.

### **2.3.2 Δείκτες απόδοσης**

Η χρήση δεικτών απόδοσης είναι απαραίτητη για την ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων. Ένας από τους κύριους δείκτες που χρησιμοποιούνται είναι οι δείκτες διεκπεραίωσης, οι οποίοι παρέχουν πληροφορίες για τον όγκο και την αποτελεσματικότητα της διακίνησης φορτίου στο λιμάνι. Οι δείκτες απόδοσης ορίζονται ως τα μέτρα της ποσότητας των εμπορευμάτων που διέρχονται από έναν λιμένα εντός μιας συγκεκριμένης περιόδου. Αυτοί οι δείκτες επιτρέπουν τη μέτρηση της ικανότητας του λιμανιού να χειρίζεται φορτίο, την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών διακίνησης φορτίου και τη συνολική παραγωγικότητα του λιμένα. (Notteboom & Rodrigue, 2018)

Ο υπολογισμός των δεικτών διεκπεραίωσης περιλαμβάνει διάφορες διαδικασίες



που πρέπει να εκτελεστούν για να διασφαλιστεί ότι η άφιξη ενός πλοίου στο λιμάνι παρέχει υψηλούς δείκτες απόδοσης και παραγωγικότητας του λιμένα. Αυτές οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τη μέτρηση του χρόνου που χρειάζεται για να ελλιμενίσει ένα πλοίο, του χρόνου που χρειάζεται για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου και το χρόνο που χρειάζεται για να φύγει ένα πλοίο από το λιμάνι. Ο υπολογισμός αυτών των δεικτών επιτρέπει τον εντοπισμό πιθανών σημείων συμφόρησης στη διαδικασία διακίνησης φορτίου και την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της αποδοτικότητας του λιμένα. (Talley, 2013)

Η σημασία των δεικτών διεκπεραίωσης έγκειται στην ικανότητά τους να παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για την οικονομική απόδοση των λιμανιών. Αυτοί οι δείκτες επιτρέπουν τη σύγκριση των επιδόσεων διαφορετικών λιμένων και τον προσδιορισμό των βέλτιστων πρακτικών στον κλάδο. Επιπλέον, η χρήση δεικτών διεκπεραίωσης μπορεί να δώσει πληροφορίες για αποφάσεις πολιτικής που στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας των λιμένων. Συνολικά, η χρήση δεικτών απόδοσης, όπως οι δείκτες διεκπεραίωσης, είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και βιωσιμότητας των λιμένων. (Pallis & De Langen, 2010)

### **2.3.3 Δείκτες χωρητικότητας και χρήσης**

Κατά την ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη δείκτες χωρητικότητας και χρήσης. Αυτοί οι δείκτες χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση του βαθμού στον οποίο χρησιμοποιούνται οι υποδομές και οι υπηρεσίες του λιμανιού και μπορούν να παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τη συνολική οικονομική απόδοση του λιμανιού. Ο ορισμός της χωρητικότητας και των δεικτών χρήσης ποικίλλει ανάλογα με το συγκεκριμένο πλαίσιο, αλλά γενικά, οι δείκτες χωρητικότητας μετρούν τη φυσική χωρητικότητα ενός λιμένα, ενώ οι δείκτες χρήσης μετρούν τον βαθμό στον οποίο χρησιμοποιείται αυτή η χωρητικότητα. (Cullinane, et al., 2006)

Ο υπολογισμός της χωρητικότητας και των δεικτών αξιοποίησης περιλαμβάνει τη συλλογή και ανάλυση οικονομικών δεδομένων που σχετίζονται με τις λειτουργίες του λιμανιού. Αυτά τα δεδομένα μπορούν να περιλαμβάνουν πληροφορίες για τον όγκο φορτίου, την κίνηση των πλοίων και τα έσοδα και τα έξοδα λιμένων. Αναλύοντας αυτά τα δεδομένα, οι διαχειριστές λιμένων μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες του λιμένα και να εντοπίσουν τομείς όπου μπορούν να γίνουν βελτιώσεις για την αύξηση της χωρητικότητας και της χρήσης. Για παράδειγμα, εάν το ποσοστό

χρησιμοποίησης ενός λιμένα είναι χαμηλό, μπορεί να αποτελεί ένδειξη ότι το λιμάνι δεν χρησιμοποιείται στο μέγιστο των δυνατοτήτων του και μπορεί να χρειαστούν βελτιώσεις σε τομείς όπως το μάρκετινγκ και η προώθηση για να προσελκύσουν περισσότερες επιχειρήσεις. (Ng & Lee, 2002)

Η σημασία των δεικτών χωρητικότητας και χρήσης έγκειται στην ικανότητά τους να παρέχουν πολύτιμες γνώσεις για την οικονομική απόδοση των λιμένων. Μετρώντας τη φυσική χωρητικότητα ενός λιμένα και τον βαθμό στον οποίο χρησιμοποιείται αυτή η χωρητικότητα, οι διαχειριστές λιμένων μπορούν να προσδιορίσουν τομείς όπου μπορούν να γίνουν βελτιώσεις για την αύξηση της αποδοτικότητας και της κερδοφορίας. Επιπλέον, αυτοί οι δείκτες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη σύγκριση της απόδοσης διαφορετικών λιμένων και τον εντοπισμό βέλτιστων πρακτικών που μπορούν να εφαρμοστούν για τη βελτίωση της συνολικής απόδοσης του κλάδου. Τελικά, η χρήση δεικτών χωρητικότητας και αξιοποίησης μπορεί να συμβάλει στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης οικονομικής βιωσιμότητας των λιμένων και των περιοχών που εξυπηρετούν.

#### **2.3.4 Δείκτες παραγωγικότητας**

Οι δείκτες παραγωγικότητας αποτελούν ουσιαστικό εργαλείο για τη μέτρηση της οικονομικής απόδοσης των λιμανιών. Αυτοί οι δείκτες παρέχουν μια ποσοτική μέτρηση της προόδου, των αποτελεσμάτων ή των επιπτώσεων και επιτρέπουν μια αντικειμενική αξιολόγηση της παραγωγικότητας ενός λιμένα. Το πρώτο βήμα στη χρήση δεικτών παραγωγικότητας είναι ο καθορισμός τους. Αυτό περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των βασικών περιοχών απόδοσης που πρέπει να μετρηθούν και στη συνέχεια την επιλογή κατάλληλων δεικτών που μπορούν να αντικατοπτρίζουν με ακρίβεια την απόδοση της θύρας. Αφού επιλεγούν αυτοί οι δείκτες, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό της παραγωγικότητας του λιμανιού. (Notteboom & Rodrigue, 2009)

Ο υπολογισμός των δεικτών παραγωγικότητας απαιτεί τη συλλογή σχετικών δεδομένων, τα οποία θα πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα και να λαμβάνονται έγκαιρα και με λογικό κόστος. Αυτά τα δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό μιας σειράς δεικτών, όπως ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται ανά ώρα, ο χρόνος παράδοσης των πλοίων ή το κόστος ανά τόνο διακινούμενου φορτίου. Με τον υπολογισμό αυτών των δεικτών με την πάροδο του χρόνου, είναι δυνατό να εντοπιστούν οι τάσεις και τα πρότυπα στην παραγωγικότητα του λιμανιού και να ληφθούν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με τον καλύτερο τρόπο βελτίωσης της απόδοσής του.

Η σημασία των δεικτών παραγωγικότητας έγκειται στην ικανότητά τους να

παρέχουν μια ολοκληρωμένη εικόνα της οικονομικής απόδοσης ενός λιμανιού. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον εντοπισμό περιοχών ισχύος και αδυναμίας, για την παρακολούθηση της προόδου προς συγκεκριμένους στόχους και για τη σύγκριση της απόδοσης διαφορετικών λιμένων. Για παράδειγμα, πραγματοποιήθηκε συγκριτική ανάλυση οικονομικών στοιχείων για 12 λιμενικούς οργανισμούς για τον προσδιορισμό των γενικών δεικτών ρευστότητα. Επιπλέον, η προσέγγιση Balanced Scorecard μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση της απόδοσης του λιμανιού και τον εντοπισμό περιοχών προς βελτίωση. Συνολικά, η χρήση δεικτών παραγωγικότητας είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης οικονομικής βιωσιμότητας των λιμένων. (Song & Panayides, 2002)

### **2.3.5 Δείκτες ανταγωνιστικότητας**

Για την ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων, είναι σημαντικό να καθοριστούν και να υπολογιστούν δείκτες ανταγωνιστικότητας. Οι δείκτες απόδοσης θα πρέπει να επιτρέπουν την ποσοτική μέτρηση της προόδου, των αποτελεσμάτων ή των επιπτώσεων. Επιπλέον, τα δεδομένα που απαιτούνται για τον υπολογισμό αυτών των δεικτών θα πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα, να λαμβάνονται εγκαίρως και με λογικό κόστος. Ένα παράδειγμα τέτοιων δεικτών είναι οι δείκτες ρευστότητας, οι οποίοι παρέχουν πληροφορίες για την οικονομική υγεία των λιμενικών οργανισμών. Με τον καθορισμό και τον υπολογισμό αυτών των δεικτών, οι διαχειριστές λιμένων και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα την οικονομική απόδοση των λιμένων και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. (Slack., 2015)

Ο υπολογισμός των δεικτών ανταγωνιστικότητας είναι απαραίτητος για την κατανόηση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων. Η ύπαρξη επαρκούς λιμενικής υποδομής, καλής λιμενικής εξυπηρέτησης και ίσων όρων ανταγωνισμού είναι ζωτικής σημασίας για να παραμείνουμε ανταγωνιστικοί στην παγκόσμια αγορά. Δείκτες όπως η διεκπεραίωση εμπορευματοκιβωτίων, ο χρόνος ολοκλήρωσης του πλοίου και η χρήση εξοπλισμού διακίνησης φορτίου μπορούν να παρέχουν πληροφορίες για την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα των λιμένων. Αναλύοντας αυτούς τους δείκτες, οι διαχειριστές λιμένων μπορούν να εντοπίσουν τομείς προς βελτίωση και να λάβουν μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. (Cullinane & Wang , 2006)

Η σημασία των δεικτών ανταγωνιστικότητας έγκειται στην ικανότητά τους να παρέχουν πληροφορίες για τις οικονομικές επιδόσεις των λιμένων. Αναλύοντας αυτούς τους δείκτες, οι διαχειριστές λιμένων και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής μπορούν να εντοπίσουν τομείς προς βελτίωση και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις για την αύξηση της

ανταγωνιστικότητας. Επιπλέον, αυτοί οι δείκτες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη σύγκριση της απόδοσης διαφορετικών λιμένων, επιτρέποντας τη συγκριτική αξιολόγηση και τον προσδιορισμό των βέλτιστων πρακτικών. Συνολικά, η χρήση δεικτών ανταγωνιστικότητας είναι απαραίτητη για την κατανόηση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων και τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. (Lam & Yap, 2012) (Ng & Pallis, 2011)

### **2.3.6 Περιβαλλοντικοί δείκτες**

Οι περιβαλλοντικοί δείκτες είναι σημαντικοί για τη μέτρηση του αντίκτυπου των λιμενικών λειτουργιών στο περιβάλλον. Αυτοί οι δείκτες ορίζονται ως ποσοτικά ή ποιοτικά μέτρα που παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του περιβάλλοντος, τις πιέσεις σε αυτό και τις αντιδράσεις σε αυτές τις πιέσεις. Ο υπολογισμός των περιβαλλοντικών δεικτών περιλαμβάνει τη χρήση επιστημονικών δεδομένων και διεθνώς αποδεκτών πρακτικών, κανόνων και δεικτών. Χρησιμοποιώντας αυτούς τους δείκτες, οι λιμενικές αρχές μπορούν να παρακολουθούν τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις και να εντοπίζουν τομείς προς βελτίωση. (Ducruet & Notteboom, 2012).

Η σημασία των περιβαλλοντικών δεικτών έγκειται στην ικανότητά τους να παρέχουν μια ολοκληρωμένη εικόνα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων. Επιτρέπουν στις λιμενικές αρχές να μετρούν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης τους και να προσδιορίζουν τομείς όπου μπορούν να γίνουν βελτιώσεις. Για παράδειγμα, οι δείκτες απόδοσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μέτρηση της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας και της βελτίωσης των πρακτικών διαχείρισης αποβλήτων. Με την παρακολούθηση αυτών των δεικτών, τα λιμάνια μπορούν να αποδείξουν τη δέσμευσή τους για βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος. (Rapanos & Polemis, 2005)

Η χρήση δεικτών απόδοσης είναι επίσης σημαντική για τη μέτρηση της οικονομικής απόδοσης των λιμένων. Με τη μέτρηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων, οι λιμενικές αρχές μπορούν να εντοπίσουν ευκαιρίες για εξοικονόμηση κόστους και βελτιώσεις απόδοσης. Για παράδειγμα, η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μπορεί να οδηγήσει σε εξοικονόμηση κόστους και βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα. Στο μέτρο του δυνατού, οι δείκτες απόδοσης θα πρέπει να επιτρέπουν την ποσοτική μέτρηση της προόδου, του αποτελέσματος ή του αντίκτυπου. Μετρώντας τις οικονομικές και περιβαλλοντικές επιδόσεις των λιμένων, οι αρχές μπορούν να εξασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των λειτουργιών τους. (Pallis & Vitsounis, 2012).

### **2.3.7 Δείκτες ασφάλειας**

Οι δείκτες απόδοσης είναι σημαντικά εργαλεία για τη μέτρηση της προόδου και των αποτελεσμάτων σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών επιδόσεων των λιμένων. Στο πλαίσιο της απόδοσης των λιμένων, οι δείκτες ασφάλειας είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της ομαλής και αποτελεσματικής λειτουργίας των λιμένων. Αυτοί οι δείκτες ορίζονται ως μετρήσιμες παράμετροι που αντικατοπτρίζουν το επίπεδο ασφάλειας σε μια θύρα. Παραδείγματα δεικτών ασφάλειας περιλαμβάνουν τον αριθμό των ατυχημάτων, συμβάντων και παραβιάσεων ασφάλειας σε μια δεδομένη περίοδο. Αυτοί οι δείκτες παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τη συνολική ασφάλεια και ασφάλεια ενός λιμένα, επιτρέποντας στους ενδιαφερόμενους να εντοπίσουν τομείς προς βελτίωση και να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας.

Για τον υπολογισμό των δεικτών ασφάλειας, τα σχετικά δεδομένα πρέπει να συλλέγονται και να αναλύονται με έγκαιρο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Ο υπολογισμός αυτών των δεικτών περιλαμβάνει τη χρήση στατιστικών μεθόδων και εργαλείων ανάλυσης δεδομένων, τα οποία βοηθούν στον εντοπισμό τάσεων και προτύπων στα δεδομένα. Για παράδειγμα, η ανάλυση τάσεων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό αλλαγών στον αριθμό των ατυχημάτων ή των παραβιάσεων ασφάλειας με την πάροδο του χρόνου, ενώ η ανάλυση συσχέτισης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό σχέσεων μεταξύ διαφορετικών μεταβλητών, όπως ο αριθμός των ατυχημάτων και οι καιρικές συνθήκες. Υπολογίζοντας και αναλύοντας δείκτες ασφάλειας, οι λιμενικές αρχές μπορούν να αποκτήσουν πολύτιμες γνώσεις για την απόδοση των λιμένων τους και να λάβουν τις κατάλληλες ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας. (Pallis & Vitsounis, 2012)

Οι δείκτες ασφάλειας είναι ουσιαστικοί για την οικονομική ανάπτυξη των λιμένων και των ευρύτερων περιοχών τους. Με τη διασφάλιση της ασφάλειας των λιμένων, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προσελκύσουν περισσότερες επιχειρήσεις και επενδύσεις, οδηγώντας σε αυξημένη οικονομική δραστηριότητα και δημιουργία θέσεων εργασίας. Ως εκ τούτου, η χρήση δεικτών ασφάλειας είναι κρίσιμη για τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων και των γύρω περιοχών τους. (Gheorghe, 2010)

### **2.3.8 Δείκτες ικανοποίησης πελατών**

Η ικανοποίηση των πελατών είναι μια κρίσιμη πτυχή κάθε επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των λιμανιών. Η χρήση δεικτών ικανοποίησης πελατών επιτρέπει τη μέτρηση του πόσο καλά ένα λιμάνι ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τις προσδοκίες των πελατών του. Αυτοί οι δείκτες ορίζονται ως μετρήσεις που μετρούν τα επίπεδα ικανοποίησης των πελατών, όπως η Καθαρή Βαθμολογία Υποστηρικτών (NPS). Ο υπολογισμός αυτών

των δεικτών περιλαμβάνει την ανάλυση των απαντήσεων σε έρευνα πελατών για τον προσδιορισμό των συνολικών επιπέδων ικανοποίησης. Επιπλέον, έχουν προταθεί νέοι δείκτες προσαρμογής για τη βελτίωση της ακρίβειας αυτών των μεθόδων. Χρησιμοποιώντας αυτούς τους δείκτες, τα λιμάνια μπορούν να αποκτήσουν πολύτιμες γνώσεις για τις ανάγκες των πελατών τους και να κάνουν τις απαραίτητες βελτιώσεις για να βελτιώσουν την ικανοποίηση των πελατών. (Eraqi & Jackson, 2013)

Εκτός από τους δείκτες ικανοποίησης πελατών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλοι δείκτες απόδοσης για την ανάλυση της οικονομικής απόδοσης των λιμανιών. Τα επιτόκια των μη εξυπηρετούμενων δανείων και οι δείκτες κάλυψης είναι δείκτες που χρησιμοποιούνται συνήθως για τη μέτρηση της οικονομικής υγείας των λιμένων. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η αποκλειστική χρήση χρηματοοικονομικών δεικτών μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ικανοποίηση των πελατών και των εργαζομένων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ενσωματωθούν πελατοκεντρικοί δείκτες, όπως δείκτες απόδοσης πελατών, για να αποκτήσουμε μια πιο ολοκληρωμένη κατανόηση της οικονομικής απόδοσης ενός λιμένα.

Η σημασία των δεικτών ικανοποίησης πελατών έγκειται στην ικανότητά τους να παρέχουν πληροφορίες για τη συνολική απόδοση ενός λιμένα. Μετρώντας τα επίπεδα ικανοποίησης των πελατών, τα λιμάνια μπορούν να εντοπίσουν τομείς βελτίωσης και να κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές για να βελτιώσουν την εμπειρία των πελατών. Αυτό, με τη σειρά του, μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αφοσίωσης και των εσόδων των πελατών. Επιπλέον, η χρήση δεικτών με επίκεντρο τον πελάτη μπορεί να παρέχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της οικονομικής απόδοσης ενός λιμανιού, επιτρέποντας μια πιο ακριβή αξιολόγηση της συνολικής επιτυχίας του λιμένα. (Yang & Peterson, 2004)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: Η ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

### 3.1 Βιβλιογραφική Επισκόπηση

Οι οικονομικοί δείκτες είναι μικροοικονομικές μετρήσεις που χρησιμοποιούνται από τους αναλυτές για να κατανοήσουν την τρέχουσα και μελλοντική οικονομική δραστηριότητα και ευκαιρίες. Στο πλαίσιο των λιμένων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν οικονομικοί δείκτες για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμένων. Η αξιολόγηση της οικονομικής υγείας είναι απαραίτητη για τα λιμάνια, καθώς βοηθά στον προσδιορισμό της ανταγωνιστικότητας, της βιωσιμότητας και της ικανότητάς τους να προσελκύουν επενδύσεις. Ο σκοπός αυτής της βιβλιογραφικής ανασκόπησης είναι να παράσχει μια επισκόπηση των οικονομικών δεικτών που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμένων και να εντοπίσει τις τάσεις στη βιβλιογραφία.

Η αξιολόγηση των οικονομικών δεικτών μπορεί να παρέχει πληροφορίες για την οικονομική υγεία των λιμένων. Για παράδειγμα, ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) χρησιμοποιείται για την εθνική ανάλυση πληθωρισμού και τη νομισματική πολιτική. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι δύσκολο να προβλεφθεί και οι προβλέψεις μπορούν να επηρεάσουν την ακρίβεια της ανάλυσης οικονομικών δεικτών. Μια συστηματική βιβλιογραφική ανασκόπηση που πραγματοποιήθηκε από τους (Sehwa, et al., 2019) εντόπισε τάσεις στη χρήση οικονομικών δεικτών για την αξιολόγηση της απόδοσης της βιωσιμότητας των λιμένων. Ομοίως, οι (Styliadis, et al., 2022) προσδιόρισαν ερευνητικούς τομείς που επικεντρώνονται στον εντοπισμό των εξωτερικών επιπτώσεων των λιμένων και στη χρήση μετρήσεων και δεικτών για την αξιολόγηση της απόδοσης των λιμένων.

Επιπλέον, οι δείκτες εσόδων και κερδοφορίας χρησιμοποιούνται συνήθως για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμανιών. Αυτοί οι δείκτες παρέχουν πληροφορίες για την ικανότητα ενός λιμανιού να δημιουργεί έσοδα και να διαχειρίζεται τα έξοδα. Μια μελέτη από τον (Laxe, et al., 2021) ανέλυσε την απόδοση και την κερδοφορία των ισπανικών λιμένων σε μια περίοδο οκτώ ετών. Οι δείκτες κερδοφορίας όπως η απόδοση περιουσιακών στοιχείων (ROA) και η απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της ικανότητας ενός λιμένα να παράγει κέρδη από τα περιουσιακά στοιχεία και τις επενδύσεις του. Οι δείκτες εσόδων, όπως τα συνολικά έσοδα και τα έσοδα ανά μονάδα φορτίου, παρέχουν πληροφορίες για την ικανότητα ενός λιμανιού να παράγει εισόδημα από τις δραστηριότητές του. Αναλύοντας τους δείκτες εσόδων και κερδοφορίας, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αξιολογήσουν την οικονομική απόδοση ενός λιμανιού και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις για μελλοντικές επενδύσεις.

Επιπρόσθετα, οι δείκτες αποδοτικότητας και παραγωγικότητας χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμένων. Αυτοί οι δείκτες παρέχουν μια εικόνα για την ικανότητα ενός λιμανιού να διαχειρίζεται τους πόρους του αποτελεσματικά και αποδοτικά. Οι δείκτες παραγωγικότητας, όπως οι μετακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων ανά ώρα και ο χρόνος περιστροφής του πλοίου, χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της ικανότητας ενός λιμένα να χειρίζεται φορτίο και να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τις δραστηριότητές του. Οι δείκτες απόδοσης, όπως το κόστος ανά μονάδα φορτίου και η κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα φορτίου, παρέχουν πληροφορίες για την ικανότητα ενός λιμένα να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τους πόρους του. Αναλύοντας τους δείκτες αποδοτικότητας και παραγωγικότητας, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να εντοπίσουν τομείς προς βελτίωση και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με την κατανομή των πόρων.

Επίσης, οι δείκτες ρευστότητας και φερεγγυότητας χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της ικανότητας ενός λιμένα να εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις. Οι δείκτες ρευστότητας όπως ο δείκτης άμεσης περιόδου και ο δείκτης έμμεσης περιόδου παρέχουν πληροφορίες για την ικανότητα ενός λιμένα να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες οικονομικές του υποχρεώσεις. Οι δείκτες φερεγγυότητας, όπως ο λόγος χρέους προς ίδια κεφάλαια και ο λόγος κάλυψης τόκων παρέχουν μια εικόνα για την ικανότητα ενός λιμένα να ανταποκρίνεται στις μακροπρόθεσμες οικονομικές του υποχρεώσεις. Αναλύοντας τους δείκτες ρευστότητας και φερεγγυότητας, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αξιολογήσουν τη χρηματοοικονομική σταθερότητα ενός λιμανιού και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις για μελλοντικές επενδύσεις. (Stein & Acciario, 2020)

Αξίζει να σημειωθεί ότι από περιπτώσιολογικές μελέτες για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμένων, στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, από τη χρήση οικονομικών δεικτών, έχουν παρατηρηθεί επιπλέον αξιόπιστα ευρήματα.

Το λιμάνι της Σιγκαπούρης είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου και έχει αναγνωριστεί για την οικονομική του υγεία. Οι οικονομικοί δείκτες όπως η απόδοση, τα έσοδα και τα περιθώρια κέρδους έχουν χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας του λιμένα. Επιπλέον, το λιμάνι έχει εφαρμόσει μέτρα βιωσιμότητας, όπως η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η επένδυση σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, για να διασφαλίσει μακροπρόθεσμη οικονομική σταθερότητα. Αυτά τα μέτρα συνέβαλαν στη συνολική επιτυχία του λιμανιού και το έχουν καταστήσει πρότυπο για άλλα λιμάνια. (Yimiao, et al., 2023)

Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι ένα άλλο παράδειγμα λιμανιού που έχει χρησιμοποιήσει οικονομικούς δείκτες για να αξιολογήσει την οικονομική του κατάσταση. Μια μελέτη των (Quintano, et al., 2020) αξιολόγησε την αποτελεσματικότητα δέκα κορυφαίων



ευρωπαϊκών λιμένων, συμπεριλαμβανομένου του Ρότερνταμ, χρησιμοποιώντας δεδομένα σχετικά με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, την παραγωγικότητα της εργασίας και τις κεφαλαιουχικές δαπάνες. Επιπλέον, μια μελέτη του (Mendes Constante, et al., 2023) ανέλυσε το οικοσύστημα καινοτομίας του Ρότερνταμ και της Βαλένθια, παρέχοντας μια εικόνα για το πώς αυτά τα λιμάνια έχουν προσαρμοστεί στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Αυτές οι περιπτώσιολογικές μελέτες καταδεικνύουν τη σημασία της χρήσης οικονομικών δεικτών για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμένων και τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για μελλοντική ανάπτυξη και ανάπτυξη.

Το λιμάνι του Λος Άντζελες είναι το μεγαλύτερο λιμάνι των Ηνωμένων Πολιτειών και έχει επίσης υποβληθεί σε περιπτώσιολογικές μελέτες για την αξιολόγηση της οικονομικής του κατάστασης. Μια μελέτη από τους (Xiao, et al., 2022) ανέλυσε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου του λιμανιού και εντόπισε περιοχές για βελτίωση των μέτρων αειφορίας. Μια άλλη μελέτη των (Lin, et al., 2022) ερεύνησε την απόδοση του λιμανιού κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και πρότεινε στρατηγικές για τη βελτίωση της πρόληψης της επιδημίας και των κοινών θέσεων ελλειμνισμού. Αυτές οι περιπτώσιολογικές μελέτες καταδεικνύουν τη σημασία της αξιολόγησης των οικονομικών δεικτών και των μέτρων βιωσιμότητας για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης οικονομικής υγείας και επιτυχίας των λιμανιών.

Συμπερασματικά, η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας υπογραμμίζει τη σημασία των οικονομικών δεικτών για την αξιολόγηση της οικονομικής υγείας των λιμανιών. Τα ευρήματα υποδηλώνουν ότι οι θαλάσσιοι λιμένες έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη των λιμενικών περιοχών. Επιπλέον, η έρευνα έχει εντοπίσει την ανάγκη για αξιολογήσεις βιωσιμότητας και αξιολογήσεις περιβαλλοντικών επιδόσεων. Επιπλέον, μελέτες έχουν δείξει ότι η ποιότητα της λιμενικής υποδομής και η απόδοση της εφοδιαστικής είναι σημαντικοί παράγοντες για τον καθορισμό των οικονομικών οφελών του θαλάσσιου εμπορίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΟΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

### 4.1 Η Εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

Η κινεζική εταιρεία COSCO SHIPPING είναι μέρος του ομίλου COSCO Shipping Group, αποτελεί το 5ο στην κατάταξη πολυεθνικών εταιρειών μεγαθήριο που ασχολείται με τον κλάδο διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων, όταν αυτά καταλήγουν στους τερματικούς σταθμούς των εκάστοτε λιμένων (Van der Putten, 2014). Η επένδυση της εν λόγω Κινεζικής εταιρείας στο λιμάνι του Πειραιά, αποτελεί αναμφίβολα το σημαντικότερο σημείο καμπής των άμεσων ξένων επενδύσεων του Πεκίνου στην Αθήνα, κάτω από την ομπρέλα των σύγχρονων δρόμων του μεταξιού. Προς αυτό το σκοπό, ήδη από το 2008, η κινεζική εταιρεία COSCO SHIPPING είχε κατοχυρώσει την συναίνεση της Ελληνικής κυβέρνησης για την ανάληψη της διαχείρισης μέρους του λιμένος του Πειραιά για μια περίοδο διάρκειας 35 ετών, για την οποία η αξία του συνόλου της σύμβασης παραχώρησης ανέρχεται στα 831.2 εκατομμύρια ευρώ. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Μετά από αυτή την επένδυση, τον Οκτώβριο του 2009, η COSCO εδραίωσε την παρουσία της στο Λιμάνι του Πειραιά με την ίδρυση της Piraeus Container Terminal SA (PCT), της τοπικής δηλαδή θυγατρικής της εταιρείας. Όσον αφορά την σύμβαση, προέβλεπε την διαχείριση των αποβάθρων II και III του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά. Η αποβάθρα III αποτελεί μια υποδομή που δεν παραδόθηκε στην COSCO, αλλά η τελευταία δεσμεύτηκε στα πλαίσια της συμφωνίας να την κατασκευάσει έως και το 2014. Το έργο παρεδόθη τον Μάιο του 2013, ενώ η αποβάθρα I παραμένει στην ιδιοκτησία του Οργανισμού Λιμένος του Πειραιά.

Τον Απρίλιο του 2016, η COSCO υπέγραψε μια νέα συμφωνία με το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, μέσω της οποίας θα λάβει το μερίδιο του 51% των μετοχών από τον Οργανισμό Λιμένος του Πειραιά, έναντι 280.5 εκατ. ευρώ. Ακόμα, συμφώνως με την εν λόγω Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία διαθέτει έτος λήξης το 2052, αυξήθηκε το ποσοστό συμμετοχής της Κινεζικής COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κατά 16% έναντι 88 εκατ. ευρώ και με την προϋπόθεση ότι η εταιρεία θα επενδύσει στην διάρκεια 5 ετών- από το 2016 έως το 2021- επιπροσθέτως 350 εκατ. ευρώ (Karlis & Polemis, 2018). Εντούτοις, υστέρη από τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου τους καλοκαιρινούς μήνες του 2021, η COSCO έλαβε το επιπλέον 16% έναντι 88 εκατ. ευρώ, δίχως όμως την παράδοση όλων των υποσχόμενων επενδύσεων ύψους 350 εκατ. ευρώ (Παπασταθοπούλου, 2021).

Η China COSCO Shipping Corporation limited («COSCO SHIPPING») και το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) υπέγραψαν συμφωνία στο Πεκίνο, στη Μεγάλη Αίθουσα του Λαού, επιβεβαιώνοντας ότι οι προϋποθέσεις που καθορίστηκαν στην πρόσφατα υπογραφείσα Συμφωνία Εξαγοράς Μετοχών του 67% του ΟΛΠ από την COSCO SHIPPING έχουν εκπληρωθεί.

Η παραχώρηση του 51% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO και, ακολούθως, του 16% και στη συνέχεια η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς μπορεί να παίξουν καταλυτικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση, στέλνοντας ένα ισχυρό μήμα στις διεθνείς αγορές ότι η Ελλάδα είναι ένας ασφαλής και ελκυστικός επενδυτικός πόλος. Η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας για το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα, αναμένεται να έχουν πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην εγχώρια οικονομία και κοινωνία μέσω των άμεσων επενδυτικών επιδράσεων, αλλά και των συνεργειών και των λοιπών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν.

#### **4.1.1 Πρώτη φάση εξαγοράς: Εξαγορά από το Ελληνικό Δημόσιο**

Η πρώτη φάση της εξαγοράς του λιμανιού του Πειραιά αφορούσε την αγορά του λιμανιού από το ελληνικό δημόσιο. Το ιστορικό πλαίσιο αυτής της εξαγοράς χρονολογείται από το 2008, όταν η Ελλάδα αντιμετώπισε μια σοβαρή οικονομική κρίση που οδήγησε στην απόφαση της κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει κρατικά περιουσιακά στοιχεία.

Σημαντική ήταν η επίδραση της απόφασης της ελληνικής κυβέρνησης να πουλήσει το πλειοψηφικό πακέτο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά στην COSCO. Η εξαγορά οδήγησε σε αυξημένες επενδύσεις στο λιμάνι και τις υποδομές του, με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της κίνησης και των εσόδων. Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού έχουν επίσης δημιουργήσει νέες ευκαιρίες απασχόλησης και τονώνουν την τοπική οικονομία. Επιπλέον, η εξαγορά ενίσχυσε τους οικονομικούς δεσμούς μεταξύ Ελλάδας και Κίνας, με την επένδυση της COSCO στο λιμάνι να αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας Belt and Road της κινεζικής κυβέρνησης. Ωστόσο, η εξαγορά έχει επίσης αντιμετωπίσει κριτική από ορισμένους που πιστεύουν ότι η πώληση κρατικών περιουσιακών στοιχείων σε ξένες οντότητες υπονομεύει την ελληνική κυριαρχία.

Η εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά αποτελεί θέμα συζήτησης και αντιπαράθεσης εδώ και πολλά χρόνια. Η διαδικασία απόκτησης περιλάμβανε νομικές μάχες και καταγγελίες για παρατυπίες. Η εξαγορά προσέλκυσε επίσης το ενδιαφέρον άλλων εταιρειών, με αναφορές για ανταγωνιστικές προσφορές και μάχες για την εξαγορά

του καζίνο. Παρά τις αντιπαραθέσεις, η εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς υπήρξε μια σημαντική εξέλιξη στην οικονομική ιστορία της Ελλάδας, με την επένδυση και την ανάπτυξη του λιμανιού να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

#### **4.1.2 Η δεύτερη φάση απόκτησης: Εξαγορά από την COSCO**

Η δεύτερη φάση εξαγοράς του λιμανιού του Πειραιά αφορούσε την αγορά πλειοψηφικού πακέτου από την κινεζική εταιρεία COSCO. Αυτή η εξαγορά σηματοδότησε μια σημαντική καμπή στην ιστορία του λιμανιού, καθώς άνοιξε το δρόμο για μεγάλα έργα ανάπλασης και αύξηση των επενδύσεων. Η διαδικασία εξαγοράς περιλάμβανε προεπιλογή επενδυτικών σχεδίων που πληρούσαν τα κριτήρια για συμμετοχή στη δεύτερη φάση. Η εξαγορά ολοκληρώθηκε το 2016, με την COSCO να αποκτά τον έλεγχο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Το 2016, το Ταμείο Ανάπτυξης Περιουσιακών Στοιχείων του Ελληνικού Δημοκρατίας (ΤΑΙΠΕΔ) πούλησε το 51% του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) στην κινεζική COSCO Shipping Ports Limited. Η διαδικασία εξαγοράς περιλάμβανε ανταγωνιστική διαδικασία υποβολής προσφορών και η προσφορά της COSCO ήταν η υψηλότερη, καθιστώντας την πλειοψηφικό μέτοχο του λιμανιού. Η εξαγορά αυτή είχε σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του λιμανιού και στην ελληνική οικονομία συνολικά.

Ο αντίκτυπος της εξαγοράς του λιμανιού του Πειραιά από την COSCO ήταν σημαντικός. Η κινεζική εταιρεία έχει επενδύσει πολλά στο λιμάνι, οδηγώντας σε αυξημένη κίνηση και έσοδα. Η εξαγορά είχε επίσης ως αποτέλεσμα την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής, όπως η κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας και η επέκταση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, η παρουσία της COSCO στον Πειραιά έχει προσελκύσει άλλες κινεζικές εταιρείες να επενδύσουν στην Ελλάδα, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Παρά τα οφέλη από την εξαγορά του λιμανιού του Πειραιά από την COSCO, έχουν εκφραστεί ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τις επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία. Έχουν αναφερθεί εργατικά ατυχήματα και διαμαρτυρίες εργαζομένων που πιστεύουν ότι δεν αποζημιώνονται επαρκώς. Επιπλέον, υπήρξαν ανησυχίες σχετικά με την πιθανότητα κινεζικής επιρροής στην περιοχή. Ωστόσο, συνολικά, η εξαγορά είχε θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του λιμανιού και στην ελληνική οικονομία συνολικά.

#### **4.1.3 Η Τρίτη Φάση Εξαγοράς: Επέκταση Μετοχών της COSCO στο Λιμάνι**

Η τρίτη φάση της εξαγοράς του λιμανιού του Πειραιά αφορούσε την επέκταση των μετοχών της COSCO στο λιμάνι. Η φάση αυτή έχει σημαντικό ιστορικό υπόβαθρο, καθώς η αρχική επένδυση της COSCO στο λιμάνι το 2009 ήταν μια κρίσιμη καμπή για την ανάπτυξη του λιμανιού. Η απόκτηση του μετοχικού ελέγχου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) από την COSCO σηματοδότησε την αρχή μιας νέας εποχής για το λιμάνι, το οποίο έκτοτε έχει γίνει ένα από τα πιο πολυσύχναστα και επιτυχημένα λιμάνια της Ευρώπης. (Capital, 2021)

Η διαδικασία απόκτησης του διευρυμένου μεριδίου της COSCO στο λιμάνι περιελάμβανε μια σειρά διαδικασιών και διαπραγματεύσεων. Το 2021, η COSCO αύξησε σημαντικά τις προσεγγίσεις της στο λιμάνι του Πειραιά, ενώ η MSC μετακόμισε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτή η αλλαγή στις ναυτιλιακές γραμμές καταδεικνύει τον αντίκτυπο του διευρυμένου μεριδίου της COSCO στις λειτουργίες και την ανταγωνιστικότητα του λιμένα. Ωστόσο, τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία σε αυτό το στάδιο καταδεικνύουν μόνο μια ελαφρά αύξηση των εσόδων της COSCO από το λιμάνι και μένει να δούμε ποιος θα είναι ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος του διευρυμένου μεριδίου. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Το διευρυμένο μερίδιο της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στη μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού. Η επένδυση της COSCO στο λιμάνι κατά τη διάρκεια της ευρωπαϊκής κρίσης χρέους ήταν καθοριστικός παράγοντας για την επιτυχία του λιμανιού και το διευρυμένο μερίδιο αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω τις λειτουργίες και την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού. Η τοποθεσία και η υποδομή του λιμανιού το καθιστούν στρατηγικό κόμβο για το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας και το διευρυμένο μερίδιο της COSCO αναμένεται να συμβάλει στη συνεχή ανάπτυξη και επιτυχία του λιμανιού.

#### **4.1.4 Ο ΟΛΠ ΑΕ ως ένα σύγχρονο λιμάνι**

Η επιτυχία του Πειραιά αποτελεί φωτεινό σύμβολο της αμοιβαία επωφελούς συνεργασίας Κίνας και Ελλάδας. Η Κινεζική- Ελληνική συνεργασία στην οικονομία, το εμπόριο και τις επενδύσεις προσφέρει απτά αποτελέσματα στους λαούς και εμπλουτίζει τη συνολική στρατηγική εταιρική σχέση των δύο χωρών. Οι κυβερνήσεις έχουν στενή επικοινωνία, διατηρώντας τον δυναμισμό της συνεργασίας στην οικονομία, το εμπόριο, την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, την υγεία, την επιστήμη και την τεχνολογία, ενώ εμβαθύνουν τις συνέργειες στην πράσινη και ψηφιακή οικονομία, την τεχνολογική

καινοτομία, τις υπηρεσίες και άλλους αναδυόμενους κλάδους, γράφοντας ένα λαμπρό κεφάλαιο στην ανάπτυξη των διμερών μας σχέσεων. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Στον αντίποδα, το Ελληνικό κράτος έχει ωφεληθεί και εξακολουθεί να ωφελείται από την εν λόγω κινεζική επένδυση. Σε πρώτη βάση, επισημαίνεται πως η αγορά μετοχών του ΟΛΠ από την COSCO πραγματοποιήθηκε στην διάρκεια των ετών που η ελληνική οικονομία βούλιαζε, εξαιτίας της κρίσης του 2008. Αποτέλεσμα αυτής της επένδυσης, πέρα από τα χρήματα που δόθηκαν ως αντάλλαγμα των μετοχών, ήταν η δημιουργία περίπου 13,000 νέων θέσεων εργασίας και η συνεισφορά 1.4 δισεκατομμυρίων ευρώ σε φόρους, δασμούς και κοινωνικές εισφορές. (Chlomoudis, 2015)

Σήμερα, εξαιτίας της αδιαμφισβήτητα μεγάλης συμβολής της COSCO Shipping, ο λιμένας του Πειραιά κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια όλης της Μεσογείου, έχοντας μεταφέρει 5.65 εκατομμύρια twenty-foot equivalent units (TEUs). Κατατάσσεται ακόμη, τέταρτος ανάμεσα στους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Επιπλέον, σημειώνεται ότι η εν λόγω Κινεζική επένδυση αποτέλεσε και αποτελεί αναμφίβολα μέσο προσέλκυσης νέων ξένων επενδύσεων στην Αθήνα. Ενδεικτικό μιας τέτοιας περίπτωσης είναι το παράδειγμα της State Grid, που θα εξεταστεί παρακάτω. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Η εν λόγω κινεζική εταιρεία διαθέτει αναμφίβολα την πλέον πιο προηγμένη τεχνολογία στον κλάδο της παροχής ενέργειας. Επιπλέον, έχει δηλώσει ευκρινώς την επιθυμία της να αναλάβει την ηλεκτρική διασύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τις νήσους της, μειώνοντας σημαντικά το κόστος ηλεκτροδότησης για τους εκάστοτε καταναλωτές στις περιοχές εκεί. Ο στόχος αυτός ωστόσο, δεν περιορίζεται μόνο εντός του πεδίου δράσης που της προσφέρει ο ΑΔΜΗΕ. Ειδικότερα, όταν ιδρύθηκε η θυγατρική του ΑΔΜΗΕ “Αριάδνη”, με στόχο να επιτελέσει το έργο της ηλεκτρικής διασύνδεσης της Κρήτης με την Αττική, κόστους ενός δισεκατομμυρίου ευρώ, η State Grid εκδήλωσε την επιθυμία της να συμμετέχει στο μετοχικό της κεφάλαιο, με στόχο να αποκτήσει το ποσοστό του 20% της θυγατρικής αυτής.

Παράλληλα με αυτή την επιθυμία, η State Grid έχει αξιοποιήσει την θέση που της παρέχει η κατοχή μετοχών του ΑΔΜΗΕ για να υπογραφεί παράλληλα και σχετικό μνημόνιο συνεργασίας στο Μέγαρο Μαξίμου μεταξύ Ελλάδας-Κίνας (Μνημόνιο Συνεργασίας ΑΔΜΗΕ-China Development Bank). Παράλληλα, από το 2018 ο ΑΔΜΗΕ υπέγραψε συμβόλαιο δανεισμού ύψους 199 εκατομμυρίων ευρώ με την Τράπεζα της Κίνας (Bank of China) και την Βιομηχανική και Εμπορική Τράπεζα της Κίνας (Industrial and Commercial Bank of China). Στην εν λόγω, όμως, εκδήλωση επιθυμίας εκφράστηκε επιφυλακτικότητα, τόσο από την Ελληνική κυβέρνηση, όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Έγινε φανερό με αυτό τον τρόπο ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν επιθυμεί την περαιτέρω ανάμειξη της Κίνας σε στρατηγικά περιουσιακά στοιχεία της Ευρώπης. Προσφάτως, έλαβε χώρα ο διεθνής διαγωνισμός, για την ανάληψη του μεγάλου αυτού έργου ηλεκτρικής διασύνδεσης, με την Κινεζική εταιρεία να μην αναλαμβάνει τα ηνία, καθώς νικητές αναδείχθηκαν οι ευρωπαϊκές εταιρείες SIEMENS-Terra. Επιπρόσθετα, η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μειώσει τον ρόλο της Κίνας σε σημαντικές επενδύσεις, αναδεικνύεται και από το γεγονός ότι έχει περιορίσει την κινεζική εταιρεία, επιτρέποντας την συμμετοχή της στο έργο αποκλειστικά ως «παθητικός επενδυτής».

## **4.2 Η Εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης**

Πριν από την τρέχουσα ιδιοκτησία και διαχείριση του ΟΛΘ, ο οργανισμός βρισκόταν υπό τον έλεγχο της ελληνικής κυβέρνησης. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια υπάρχει αυξημένο ενδιαφέρον από ιδιώτες επενδυτές και εταιρείες για την απόκτηση και διαχείριση του λιμανιού. Το 2017, ο όμιλος γνωστός ως South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) εξέφρασε ενδιαφέρον για την εξαγορά του ΤΡΑ και το 2018, η ελληνική κυβέρνηση ανακοίνωσε την πρόθεσή της να ιδιωτικοποιήσει τον οργανισμό. Το 2022, η ελληνική κυβέρνηση πούλησε το πλειοψηφικό μερίδιο του ΟΛΘ σε κοινοπραξία υπό την ηγεσία της Deutsche Invest Equity Partners και της Terminal Link SAS. Αυτές οι αλλαγές στην ιδιοκτησία και τη διαχείριση οδήγησαν σε νέες επενδύσεις και εξελίξεις στο ΤΡΑ, με έμφαση στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση. (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης παραμένει ζωτικής σημασίας συστατικό της ελληνικής οικονομίας και βασικός παράγοντας στον κλάδο των μεταφορών της περιοχής. Καθώς ο ΟΛΘ συνεχίζει να υφίσταται αλλαγές στην ιδιοκτησία και τη διαχείριση, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος αυτών των εξελίξεων στις λειτουργίες του οργανισμού και στην ευρύτερη οικονομία. Το μέλλον του ΟΛΘ θα εξαρτηθεί από την ικανότητά του να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και να συνεχίζει να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους πελάτες του.

### **4.2.1 Η πρώτη φάση εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης**

Η αρχική εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε 23 Μαρτίου 2018. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της, με τη μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών (67%) της ΟΛΘ Α.Ε. στην South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Ltd. (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

Η SEGT Ltd. αποτελούνταν τότε από τις εταιρείες "Deutsche Invest Equity Partners GmbH" (που κατέχει έμμεσα 47%), "Terminal Link SAS" (που κατέχει άμεσα 33%) και

"Belterra Investments Ltd." (που κατέχει έμμεσα 20%).

Το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, διατηρεί από την ιδιωτικοποίηση ποσοστό 7,27% της ΟΛΘ Α.Ε. και το υπόλοιπο 25,73% βρίσκεται σε ελεύθερη κυκλοφορία. (Η Καθημερινή, 2023)

#### **4.2.2 Η δεύτερη φάση της εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης**

Στις 4 Ιουνίου 2021, η μετοχική δομή της SEGT Ltd. άλλαξε, δεδομένου ότι ο μέτοχος "Belterra Investments Ltd." αγόρασε το σύνολο των μετοχών της "Deutsche Invest Equity Partners GmbH", κατέχοντας έτσι άμεσα το 67% και, κατά συνέπεια, κατέστη ο μέτοχος που ασκεί τον έλεγχο της SEGT Ltd. Στις 7 Δεκεμβρίου 2021 η Belterra, με πραγματικό δικαιούχο τον Ν. Σαββίδη, αγόρασε 299.855 μετοχές της ΟΛΘ Α.Ε.

Πριν από την εν λόγω εξαγορά, η Belterra είχε ήδη αγοράσει 189.447 μετοχές που αντιστοιχούσαν στο 1,88% του συνολικού καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας. Μετά την ανωτέρω εξαγορά, ο συνολικός αριθμός των μετοχών και των ίσων δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας που κατέχει άμεσα η Belterra ανέρχεται σε 489.302 και αντιστοιχεί στο 4,85% του μετοχικού της κεφαλαίου.

Επομένως, ο συνολικός αριθμός μετοχών και ισοδύναμων δικαιωμάτων ψήφου της Belterra τόσο άμεσα όσο και έμμεσα στην Εταιρεία - μέσω της άμεσης συμμετοχής της στην SEGT (η οποία κατέχει το 67% των μετοχών και των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας) - ανέρχεται σε 7.242.902, που αντιστοιχεί στο 71,85% του μετοχικού της κεφαλαίου (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

#### **4.2.3 Ο ΟΛΘ ΑΕ ως ένα σύγχρονο λιμάνι**

Με την δεύτερη φάση της εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης έχουν προβλεφθεί επενδύσεις και εξελίξεις υπό νέα ιδιοκτησία. Μια σημαντική πτυχή αυτής της φάσης είναι η βελτίωση της λιμενικής υποδομής, η οποία θα ενισχύσει τη χωρητικότητα και την αποτελεσματικότητα του λιμένα. Αυτές οι βελτιώσεις θα περιλαμβάνουν αναβαθμίσεις στον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού, καθώς και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών. Επιπλέον, η νέα ιδιοκτησία θα επικεντρωθεί στην ανάπτυξη βασικών έργων που θα βελτιώσουν τη συνολική εικόνα της Θεσσαλονίκης. Οι επενδύσεις αυτές δεν θα ωφελήσουν μόνο το λιμάνι, αλλά και την πόλη συνολικά. (New Money, 2023)

Σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσουν και οι τεχνολογικές εξελίξεις στη δεύτερη φάση της εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Η νέα ιδιοκτησία σχεδιάζει να εφαρμόσει τεχνολογίες αιχμής για τη βελτίωση των λιμενικών λειτουργιών και την



αύξηση της αποτελεσματικότητας. Αυτό θα περιλαμβάνει τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων και προηγμένων αναλυτικών στοιχείων για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης φορτίου και τον εξορθολογισμό των διαδικασιών εφοδιαστικής. Αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις θα επιτρέψουν στο λιμάνι να χειρίζεται μεγαλύτερους όγκους φορτίου και να βελτιώσει τη συνολική ποιότητα των υπηρεσιών του.

Τέλος, η τελική πτυχή της δεύτερης φάσης της εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι η αύξηση του εμπορίου και των εσόδων. Η νέα ιδιοκτησία στοχεύει στην προσέλκυση περισσότερων επιχειρήσεων στο λιμάνι και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του στην παγκόσμια αγορά. Αυτό θα συνεπάγεται την ανάπτυξη ενός «πράσινου» επιχειρηματικού πάρκου κοντά στο λιμάνι, το οποίο θα προσφέρει νέες ευκαιρίες για επενδύσεις και δημιουργία θέσεων εργασίας. Επιπλέον, η νέα ιδιοκτησία σχεδιάζει να παρέχει ευκαιρίες κατάρτισης και ανάπτυξης στους υπαλλήλους για να βελτιώσουν τις δεξιότητές τους και να βελτιώσουν τη συνολική ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από το λιμάνι. Οι προσπάθειες αυτές αναμένεται να οδηγήσουν σε αύξηση των εσόδων για το λιμάνι και να συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

### 5.1 Ο ΟΛΠ ΑΕ

Η Κίνα, μέσω της κρατικής COSCO Shipping, ελέγχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, το λιμάνι του Πειραιά, μετά την απόκτηση πλειοψηφικού πακέτου το 2016. Ο Πειραιάς είναι ένας κρίσιμος κόμβος για τον Belt and Road Initiative (BRI) του Πεκίνου. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης ενισχύουν τον ρόλο της Κίνας στα ευρωπαϊκά εμπορικά δίκτυα και στις υποδομές μεταφορών. Τα λιμάνια διευκολύνουν την πρόσβαση στα σιδηροδρομικά συστήματα της Σερβίας, Ουγγαρίας, και της Τουρκίας, τα οποία έχουν λάβει τεχνική και οικονομική υποστήριξη από κινεζικές εταιρείες. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Πρωτίστως, ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί αναμφίβολα περιφερειακό κόμβο, ενώνοντας τρεις ηπείρους (Ασία, Αφρική και Ευρώπη). Παράλληλα, επιτρέπει μια ταχύτατη και όχι τόσο κοστοβόρα μεταφορά εμπορευμάτων. Αποτελεί εν ολίγοις, κεντρικό τροχό της διαδρομής China–Europe Land–Sea Express Route, κατορθώνοντας, λόγω της γεωγραφικής του θέσης, να μειώσει την συνολική διάρκεια αποστολής εμπορευμάτων από την Ασία στην καρδιά της Ευρώπης σε 7-11 μέρες. Ακόμα, ο Ελληνικός λιμένας αποτελεί το διαβατήριο του Πεκίνου για την είσοδο του τελευταίου στην Ευρωπαϊκή αγορά, και ενδέχεται να συνιστά απειλή για έτερα “λιμάνια-μεγαθήρια” της Ευρώπης (Ρότερνταμ).

Η μετατροπή του λιμανιού σε σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο θα επηρεάσει το προϊόν των κλάδων που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, και ειδικότερα το προϊόν του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Σύμφωνα με σχετική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, η αύξηση της μεταφορικής δραστηριότητας εξαιτίας της ευρύτερης βελτίωσης του λιμένα αναμένεται να δράσει καταλυτικά στη βελτίωση του κύκλου εργασιών του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, που κάτω από σειρά υποθέσεων μπορεί να ξεπεράσει τα 2,5 δισ. ευρώ το 2018, από 0,4 δισ. ευρώ το 2012.

Με δεδομένο πως οι απαραίτητες σχετικές επενδύσεις έχουν ορίζοντα διετίας και λαμβάνοντας υπόψη τη δυσμενέστερη εξέλιξη της οικονομίας, αλλά και την επιδείνωση των μεσοπρόθεσμων προοπτικών ανάπτυξης από την έκδοση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, ο επιπλέον κύκλος εργασιών στον κλάδο εφοδιαστικής αλυσίδας, λόγω της βελτίωσης της λειτουργίας του λιμένα, αναμένεται να ανέλθει από περίπου 0,8 δισ. ευρώ το 2018 σε περίπου 2 δισ. ευρώ το 2025. Πέραν του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, ενδεχόμενη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται στο λιμάνι μπορεί, υπό κατάλληλες συνθήκες, να επηρεάσει και τον κύκλο εργασιών των σιδηροδρομικών μεταφορών. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Το αντάλλαγμα παραχώρησης προσδιορίζεται σε 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ ετησίως. Η αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα αναμένεται να προέλθει από: - Την

επέκταση της δυναμικότητας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, αξιοποιώντας την αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα με τη θέση σε παραγωγική λειτουργία της προβλήτας III (ανατολική και δυτική πλευρά). - Την επέκταση των θέσεων πρόσδεσης στην κρουαζιέρα και τη λειτουργία/ανάδειξη του Πειραιά ως homeport. - Την ανάπτυξη λοιπών δραστηριοτήτων, π.χ. εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα, νερό, logistics.

Σύμφωνα με την εκτίμηση της μελέτης, τα έσοδα του ΟΛΠ προβλέπονται να υπερδιπλασιαστούν, από 112 εκατ. ευρώ το 2016 σε 232 εκατ. ευρώ το 2025. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εσόδων θα εξακολουθεί να προέρχεται από τη δραστηριότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ (Προβλήτα II & III), τα οποία προβλέπεται να αυξηθούν από 116 εκατ. ευρώ το 2016 σε 116 εκατ. ευρώ το 2025. Με βάση την πρόβλεψη για τον κύκλο εργασιών, την επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης θα ανέλθουν, από 3,9 εκατ. ευρώ το 2016, σε 8,1 εκατ. ευρώ το 2025. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Πέραν της αύξησης στον κύκλο εργασιών των επιμέρους δραστηριοτήτων του λιμένα ως αποτέλεσμα της βελτίωσης της αποδοτικότητας και των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται στη σχετική σύμβαση παραχώρησης, εκτιμάται πως το προϊόν του λιμένα και άλλων συναφών κλάδων θα μπορούσε να αυξηθεί περαιτέρω εφόσον ο ΟΛΠ δραστηριοποιηθεί ενεργά στην προώθηση ολοκληρωμένων μεταφορικών λύσεων.

Ενδεικτικά, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις που παρατίθενται στη συνέχεια, η ιδιωτικοποίηση του λιμένα και η λειτουργία του σε όρους βέλτιστης παραγωγικότητας συνδέονται με μεταβολές στον κύκλο εργασιών της Προβλήτας I, με ενίσχυση του προϊόντος στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και στο προϊόν των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σύμφωνα με στοιχεία του επιχειρησιακού σχεδίου του ΟΛΠ, το 2014 η Προβλήτα I εξυπηρέτησε περίπου 657.000 TEUs. Χρησιμοποιώντας τον μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης των διακινηθέντων φορτίων (του 2,7%), προκύπτει πως η Προβλήτα I θα αγγίξει το όριο της λειτουργικής της δυναμικότητας (70% της συνολικής χωρητικότητας) το 2018 και θα παραμείνει σταθερή την περίοδο 2019-2025.

Αυτόν τον υπολογισμό, πάντως, επιχείρησε με αρκετά καλά αποτελέσματα το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, δίνοντας το στίγμα της νέας εποχής που έρχεται για το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Κεντρικό συμπέρασμα της μελέτης είναι ότι η συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας. Επιπλέον, θα έχει και μια θετική συμβολή στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και τη μείωση του δημόσιου χρέους.

Επιπλέον, η διοίκηση του λιμανιού συμβάλει στην κοινωνία μέσα από ένα ευρύ φάσμα δράσεων και παρεμβάσεων μέσω του ολοκληρωμένου προγράμματος στήριξης αδύναμων και ευάλωτων πληθυσμιακών ομάδων. Το 2021, το Πρόγραμμα Εταιρικής

Κοινωνικής Ευθύνης του λιμανιού αυξήθηκε κατά 5,2% κι έφτασε στα 752.520 ευρώ, γεγονός που αποδεικνύει ότι βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της Εταιρείας για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και των επιπτώσεών της σε περιβαλλοντικά, κοινωνικά και επίπεδα διακυβέρνησης. (ΟΛΠ ΑΕ, 2023)

Τα επενδυτικά σχέδια της COSCO για τον Πειραιά συνεχίζουν να είναι μεγαλεπήβολα: θέλει να επενδύσει 800 εκατ. ευρώ για την επέκταση του λιμανιού και άλλα 300 εκατ. προβλέπονται για τη δημιουργία τέταρτης προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων. Η εφημερίδα παρατηρεί: «Όταν οι νέες δυνατότητες χωρητικότητας αξιοποιηθούν πλήρως, ο Πειραιάς, αναφορικά με τον κύκλο εργασιών, αναμένεται να ξεπεράσει το λιμάνι του Αμβούργου και της Βρέμης και να βρεθεί μετά το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα στην τρίτη θέση στην Ευρώπη».

Όπως αναφέρουν φορείς του Πειραιά όπως το Εμπορικό και Βιομηχανικό επιμελητήριο, όσο η γραμμή παραμένει κλειστή και παραμένει υπό τις παρούσες συνθήκες, το λιμάνι του Πειραιά και η Ελλάδα χάνουν τον κομβικό τους ρόλο ως hub προς την Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο της Ελλάδας και της Μεσόγειου θάλασσας, αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, τόσο σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων όσο και επιβατών. Το λιμάνι του Πειραιά είναι το σημαντικότερο λιμάνι της Αττικής από τα Αρχαϊκά χρόνια. Είναι ένας μεγάλος εργοδότης στην περιοχή με συνολικά 1.002 υπαλλήλους. Το 2015 διακινήθηκαν περίπου 17.000 πλοία, ενώ εξυπηρετήθηκαν περίπου 17.5 εκ. επιβάτες.

Σημειώνεται ότι, βασικά στοιχεία της προσφοράς της Cosco ήταν από αθροιστικά στοιχεία που βασίστηκε το ΤΑΙΠΕΔ και προχώρησε σε αυθαίρετες εκτιμήσεις, προσθέτοντας «αναμενόμενα έσοδα» και υπολογίζοντας μερίσματα για τις μετοχές του ΟΛΠ, όταν παραμένει άγνωστο αν θα είναι κερδοφόρες η όχι. Ασχέτως της τελευταίας επίσημησης, «τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ» σημαίνει χρήματα που θα πάνε ξανά για την εξυπηρέτηση του δημοσίου χρέους, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Το ΤΑΙΠΕΔ κάνει λόγο για «εκτιμώμενες επενδύσεις», στις οποίες θα προχωρήσει η COSCO μέσα στα επόμενα 36 χρόνια, χωρίς φυσικά η εταιρεία να έχει δώσει κάποια δέσμευση για αυτές.

Τέλος σε περίπτωση αγοράς του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ, η Cosco θα μπορεί να πληρώνει ενοίκιο στον εαυτό της, για τις προβλήτες II και III που ήδη κατέχει στο λιμάνι του Πειραιά. Τα τελευταία χρόνια το ετήσιο ενοίκιο που πληρώνει η κινεζική εταιρεία στον ΟΛΠ υπερβαίνει τα 35 εκατ, ένα ποσό που σε μεγάλο ποσοστό θα καταλήγει πλέον πίσω σε αυτήν. Δηλαδή κατέχοντας πρώτα το 51% κι έπειτα το 67% η Cosco θα εισπράττει πίσω ένα

ποσό, που με βάση τα τελευταία δεδομένα θα είναι πρώτα περίπου 18 εκατ κι έπειτα περίπου 24 εκατ. Αν θελήσουμε να υπολογίσουμε το συνολικό ποσό που θα εξοικονομήσει η εταιρεία μέχρι το 2052, όπως ακριβώς κάνει το ΤΑΙΠΕΔ για τα έσοδα του Δημοσίου, τότε αυτό είναι πολύ πιθανό να ξεπερνάει τα 700 εκατ. ευρώ.

Τέλος, είναι εύλογη η απορία το αν όντως ήταν σημαντικά βελτιωμένη η τελευταία προσφορά της Cosco, όπως υποστηρίζει στην ανακοίνωση του το ΤΑΙΠΕΔ. Σύμφωνα με δημοσιεύματα διεθνών μέσων όπως η Wall Street Journal αλλά και μεγάλων κινεζικών ΜΜΕ όπως η China Daily, η προσφορά της Cosco ήταν στα ίδια επίπεδα, δηλαδή συνολικά 700 εκατ συμπεριλαμβανόμενων και των επενδύσεων ύψους 350 εκατ.

## 5.2 Ο ΟΛΘ ΑΕ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που βρίσκεται στη Βόρεια Ελλάδα, είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της Νοτιοανατολικής, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Υπήρξε ζωτικός κόμβος για εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες για πολλούς αιώνες και εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην περιφερειακή οικονομία σήμερα. Οι τρέχουσες δραστηριότητες του λιμανιού περιλαμβάνουν τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τη γενική διακίνηση φορτίου και τη μεταφορά επιβατών. Ο μοναδικός δεσμός του λιμανιού με την πόλη της Θεσσαλονίκης υπήρξε ουσιαστικός για την επιτυχία του και παραμένει σημαντικός συντελεστής στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει παίξει κρίσιμο ρόλο στην περιφερειακή οικονομία και υποδομές για πολλούς αιώνες. Διατηρεί εμπορικές σχέσεις με πόλεις σε όλο τον ελληνικό κόσμο, καθιστώντας το σημαντικότερο λιμάνι της περιοχής για πολλούς αιώνες. Σήμερα, ο ρόλος του λιμανιού στις περιφερειακές υποδομές εξακολουθεί να είναι σημαντικός, καθώς χρησιμεύει ως πύλη για αγαθά και εμπορεύματα στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Έχει ανακοινωθεί η δημιουργία Κέντρου Καινοτομίας για την Logistics στην περιοχή του λιμανιού, το οποίο θα ενισχύσει περαιτέρω την υποδομή και την οικονομική σημασία του λιμανιού.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει πολλά μελλοντικά σχέδια και εξελίξεις για να συνεχίσει την ανάπτυξή του και να διατηρήσει τη σημασία του στην περιφερειακή οικονομία. Αυτά τα σχέδια περιλαμβάνουν την επέκταση της ικανότητας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και την ανάπτυξη των γύρω περιοχών για την προσέλκυση περισσότερου τουρισμού και επενδύσεων. Καθώς το λιμάνι συνεχίζει να εξελίσσεται και να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες, θα παραμείνει ζωτικός κόμβος για το εμπόριο και τις μεταφορές στην

περιοχή. (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

Επιπλέον, τον Ιούλιο του 2020, ο ΟΛΘ Α.Ε υπέγραψε δύο συμφωνίες στρατηγικής συνεργασίας με την CMPH και τη θυγατρική China Merchants Holdings International Information Technology (CMHIT). Και οι δύο συμφωνίες αφορούσαν την ενοποίηση του λειτουργικού συστήματος τερματικών εμπορευματοκιβωτίων της CMPH από τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων της Θεσσαλονίκης, καθιστώντας το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι που εγκατέστησε το λειτουργικό λογισμικό της CMPH».

Την ίδια ώρα, προχωρούν και τα έργα συνδεσιμότητας του λιμανιού με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τα οποία εκτιμάται πως θα έχουν ολοκληρωθεί παράλληλα με την επέκταση του έκτου προβλήτα. Πρόκειται για επενδύσεις που ενισχύουν το χαρακτήρα συνδυασμένων μεταφορών στο λιμάνι.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ ΑΕ, Σωτήρης Θεοφάνης, παρουσίασε τους βασικούς άξονες της στρατηγικής της Διοίκησης για την ανάπτυξη του λιμανιού. «Τρεις μεγάλες εταιρείες αποφάσισαν να συμπράξουν φιλοδοξώντας να καταστήσουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μεγάλο κόμβο μεταφορών και logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Είμαστε πεπεισμένοι πως θα ξεπεράσουμε τις όποιες δυσκολίες και θα πετύχουμε τους στόχους μας συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη της οικονομίας της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής», ανέφερε ο κ. Θεοφάνης τονίζοντας πως ήδη, εντός τριών εβδομάδων από την ανάληψη των καθηκόντων της νέας Διοίκησης, φάνηκαν τα πρώτα μικρά, αλλά σαφή, δείγματα γραφής, αναφορικά με τη βελτίωση της λειτουργίας της εταιρείας και του λιμανιού.

Υπενθυμίζεται ότι στα τέλη του 2020 ο ΟΛΘ ίδρυσε το πρώτο dry port στη Σόφια. Έτσι, από τον Ιανουάριο του 2021 το λιμάνι παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης με το dry port της Βουλγαρίας.

### **5.2.1 Ο απόηχος της σύμβασης παραχώρησης του ΟΛΘ**

Η εξαγορά από τον Ιβάν Σαββίδη ίσως κρύβει τη δυναμική απάντησή του στη φημολογία περί επικείμενης απόσυρσης από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης λόγω αμερικανικών πιέσεων. Η ΟΛΘ Α.Ε. ανακοίνωσε ότι κατόπιν ενημέρωσης που έλαβε από τη μέτοχό της «BELTERRA INVESTMENTS LTD» (συμφερόντων Σαββίδη), στις 6.12.2021 η εταιρεία του ελληνικής καταγωγής Ρώσου μεγιστάνα προχώρησε σε αγορά ακόμη 299.855 μετοχών του λιμανιού, με τιμή κτήσης 26 ευρώ ανά μετοχή.

Διευκρινίζεται ότι με την παρούσα συμφωνία δεν πραγματοποιείται καμία μεταβίβαση μετοχών. Εφ' όσον υπάρξει έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, τότε

θα πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση. Η Melbery είναι κατά 66,67% μέτοχος της SEGT, με έδρα την Κύπρο, η οποία κατέχει το 67% των μετοχών της εισηγμένης ΟΛΘ Α.Ε..

Επιτρέπει τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση του συγκριτικού ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος, δηλαδή της εγγύτητας με τις αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, καθώς και με τα μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων. - Αναβαθμίζει περαιτέρω τη θέση του λιμανιού στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία και στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας. - Αυξάνει σημαντικά τη χωρητικότητα του λιμανιού. - Δίνει τη δυνατότητα απευθείας εξυπηρέτησης πλοίων κύριων γραμμών (Ultra Large Container Vessels) χωρητικότητας 24.000 TEUs. Έμφαση στις μεταφορές.

Με την κίνηση αυτή, ο ομογενής επιχειρηματίας, όχι μόνο ενισχύει τη θέση του σε ένα εξαιρετικά νευραλγικό τομέα για την οικονομία αλλά και διασκεδάζει πλήρως τα όποια σενάρια που τον ήθελαν να αποχωρεί από τον ΟΛΘ. Επιπλέον, η ενίσχυση του κ. Σαββίδη στην τρέχουσα συγκυρία έχει επιπλέον σημασία, ενόψει και του διαγωνισμού για τον προβλήτα 6 του ΟΛΘ, ο οποίος και θα αναβαθμίσει τη σημασία αλλά και τη δυναμική του λιμανιού.

Τέλος, την τρέχουσα περίοδο, σύμφωνα με την Διοίκηση, αποτυπώνεται η υφιστάμενη κατάσταση σε όλα τα Τμήματα της ΟΛΘ ΑΕ, προκειμένου να γίνουν όλες οι αναγκαίες ενέργειες για τη βελτίωση της λειτουργίας της εταιρείας. «Το προσωπικό, στη συντριπτική του πλειοψηφία, ανταποκρίνεται με φιλότιμο και προθυμία στις νέες συνθήκες και στις νέες απαιτήσεις και αυτό συμβάλλει στην αισιοδοξία μας», σημείωσε ο κ. Θεοφάνης. (ΟΛΘ ΑΕ, 2023)

### **5.3 Μεθοδολογία της Έρευνας**

Η μεθοδολογία η οποία ακολουθήθηκε στην παρούσα εργασία ήταν μέσω της διερεύνησης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των δύο εξεταζόμενων εταιρειών, του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ΑΕ και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ, καθώς και η ανάλυση συγκεκριμένων και απαραίτητων δεικτών για την αποτύπωση και καλύτερη κατανόηση της οικονομικής θέσης των εταιρειών. Η έρευνα έγινε για δεκαεπτά συναπτή έτη και συγκεκριμένα από το 2004 έως το 2020, στα όποια έτη και οι δύο οργανισμοί παραχωρήθηκαν και εξαγοράστηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο σε ιδιώτες επενδυτές, με σκοπό της αξιοποίηση τους και αναβάθμιση τους ως κόμβοι θαλάσσιου εμπορίου ανάμεσα σε τρεις Ηπείρους, αλλά και ως στρατηγικοί πυλώνες ανάπτυξης εθνικά και περιφερειακά.

## **5.4 Μελέτη Περίπτωσης της ΟΛΠ ΑΕ για τα Έτη 2004-2020**

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση συγκεκριμένων δεικτών, οι οποίοι καταδεικνύουν την οικονομική εξέλιξη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ΑΕ.

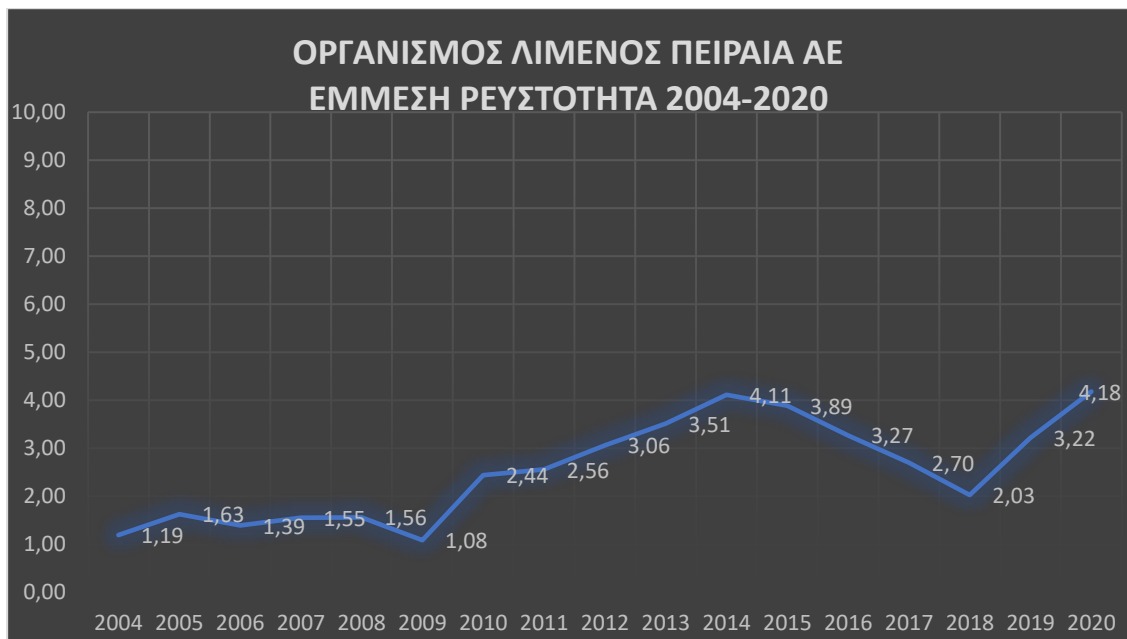
Οι δείκτες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν είναι στις κατηγορίες της ρευστότητας, της αποδοτικότητας καθώς και της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Συγκεκριμένα, υπολογίστηκαν η έμμεση και η άμεση ρευστότητα, η αποδοτικότητα συνολικού κεφαλαίου, η αποδοτικότητα καθαρού ενεργητικού, η αποδοτικότητα χρηματοοικονομικής μόχλευσης καθώς επίσης και ο λόγος των ξένων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια. Οι δείκτες αυτοί βοηθούν την καλύτερη κατανόηση της οικονομικής κατάστασης που βρίσκεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά ΑΕ.

### **5.4.1 Δείκτες ρευστότητας**

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας ελέγχουν κατά πόσο μια επιχείρηση έχει την ικανότητα να ανταπεξέλθει απέναντι στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της διασφαλίζοντας πάντα διαθέσιμα κεφάλαια για την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων αναγκών για να μη φτάσει σε αρνητικές τιμές που θα την οδηγήσουν σε πιστοληπτική ανικανότητα. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.



#### 5.4.1.1 Δείκτης έμμεσης ρευστότητας



**Γράφημα 1 Έμμεση Ρευστότητα ΟΛΠ ΑΕ 2004-2020**

Ο δείκτης έμμεσης ρευστότητας παρουσιάζει το πλεόνασμα των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων πάνω από τις τρέχουσες υποχρεώσεις και για να θεωρηθεί ικανοποιητικός πρέπει η τιμή του να κινείται κοντά στο 2. Με βάση το γράφημα 1 παρατηρείται πως κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα, με χαμηλότερη τιμή το 1.08 του 2009 και υψηλότερη το 4.18 του 2020 και παρουσιάζει, με κάποιες μικρές διακυμάνσεις, αυξητική τάση κατά τη διάρκεια των εξεταζόμενων ετών. Η αυξητική αυτή τάση οφείλεται κυρίως σε μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση του κυκλοφορούντος ενεργητικού συγκριτικά με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που τα τελευταία δύο έτη δείχνουν μείωση. Αυτό επιτρέπει στην επιχείρηση να διατηρεί υγιή εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων της χωρίς προβλήματα.

#### 5.4.1.2 Δείκτης άμεσης ρευστότητας



Γράφημα 2 Άμεση Ρευστότητα ΟΛΠ ΑΕ

Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας καταδεικνύει την δυνατότητα της επιχείρησης να εξυπηρετήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ρευστοποιώντας τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία και για να θεωρηθεί ικανοποιητικός πρέπει η τιμή του να είναι ανώτερη του 1. Με βάση το γράφημα 2 παρατηρείται πως κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα και παρουσιάζει αυξητική τάση, με χαμηλότερη τιμή το 0,99 το 2007 και υψηλότερη το 4.06 του 2020. Η τάση αυτού δείκτη ακολουθεί την ίδια λογική με τον δείκτη έμμεσης ρευστότητας. Η αφαίρεση των αποθεμάτων από το κυκλοφορούν ενεργητικό προκειμένου να υπολογιστεί ο δείκτης φαίνεται να μην επηρεάζει σημαντικά τα αποτελέσματα καθώς η επιχείρηση διατηρεί χαμηλά αποθέματα σε αξία. Η ικανότητα της παρόλα αυτά να εξυπηρετεί τις υποχρεώσεις της με τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της το χρόνο λειτουργεί ως θετικό πρόσημο στην εικόνα της.

#### 5.4.2 Δείκτες αποδοτικότητας

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας αποτελούν στοιχείο αξιολόγησης της ικανότητας μιας εταιρείας να παράγει κερδοφορία και να διαχειρίζεται σωστά τα περιουσιακά της στοιχεία προς άντληση κέρδους. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.

### 5.4.2.1 Αποδοτικότητα Συνολικού Κεφαλαίου



Γράφημα 3 Αποδοτικότητα Συνολικού Κεφαλαίου ΟΛΠ ΑΕ

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικού κεφαλαίου παρουσιάζει την αποδοτικότητα της επιχείρησης ανεξάρτητα από τις πηγές προέλευσης των κεφαλαίων της. Μία υψηλή τιμή στον δείκτη δείχνει σταθερότητα και σωστή λειτουργία της επιχείρησης, ενώ αντίθετα χαμηλή τιμή του δείχνει κακή διαχείριση. Με βάση το γράφημα 3 παρατηρείται, με ελάχιστες μεταβολές, μια σταθερά χαμηλή τάση του δείκτη μέσα στα χρόνια εξέτασης του η οποία ωστόσο παρουσιάζει σταθερή ανάκαμψη κατά τα τελευταία χρόνια χρήσης και αυτό κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στη μεγάλη εισροή ιδίων κεφαλαίων λόγω της αλλαγής ιδιοκτησιακού καθεστώτος, η οποία ενισχύει σημαντικά το συνολικό κεφάλαιο της εταιρείας.

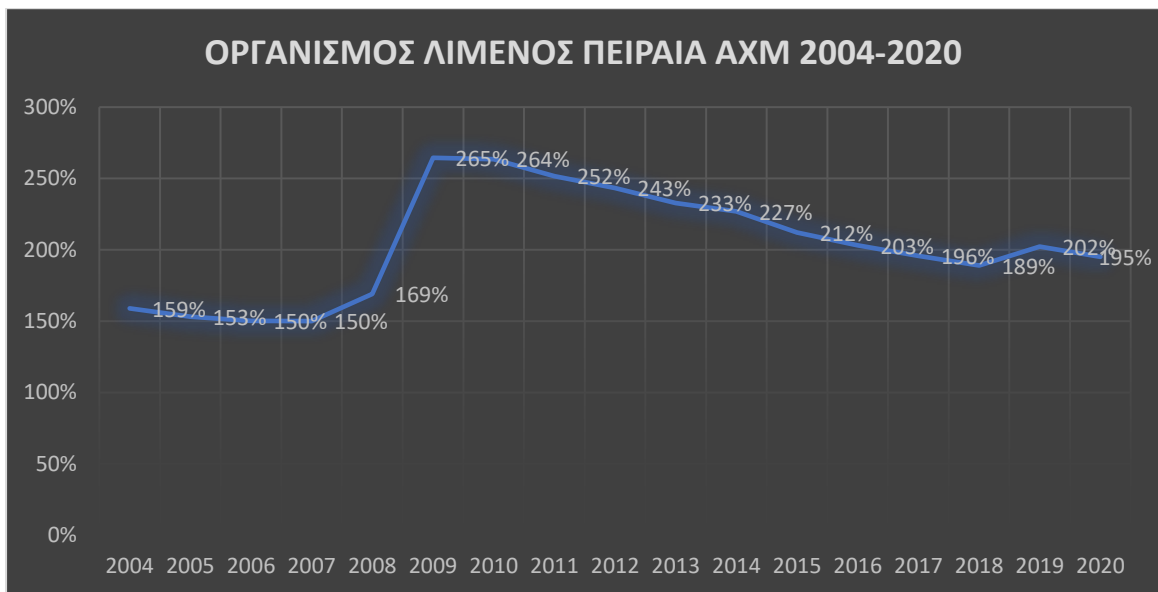
### 5.4.2.2 Αποδοτικότητα Καθαρού Ενεργητικού



Γράφημα 4 Αποδοτικότητα Καθαρού Ενεργητικού ΟΛΠ ΑΕ

Ο αριθμοδείκτης του καθαρού ενεργητικού αποτελεί μέτρο επίτευξης κερδών μέσω της λειτουργικής δραστηριότητας της επιχείρησης (Πωλήσεις). Όσο μεγαλύτερος είναι τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Με βάση το γράφημα 4 παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος δείκτης επηρεάζεται κατά τη μεγαλύτερη περίοδο από την μείωση και την καλύτερη διαχείριση του κόστους και κυρίως του κόστους πωληθέντων, που παρά την αύξηση των πωλήσεων, μειώνεται σταθερά χρόνο με το χρόνο. Παρ' όλα αυτά ο συγκεκριμένος δείκτης δείχνει να επηρεάζεται κατά καιρούς, και συγκεκριμένα κατά το διάστημα 2010-2017, περισσότερο από κάποια αυξημένα ενδιάμεσα κόστη.

### 5.4.2.3 Αποδοτικότητα χρηματοοικονομικής μόχλευσης



Γράφημα 5 Αποδοτικότητα Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης ΟΛΠ ΑΕ

Ο δείκτης της χρηματοοικονομική μόχλευσης είναι και ένας δείκτης ο οποίος εκφράζει το χρέος μιας επιχείρησης ως ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου. Υποδεικνύει δηλαδή τον βαθμό κατά τον οποίο ένας επενδυτής ή μια εταιρία χρησιμοποιεί το χρήμα που έχει δανεισθεί. Στο γράφημα 5 παρατηρείται από τα πρώτα κιόλας χρόνια υψηλό ποσοστό χρέους της επιχείρησης, ενώ με την ουσιαστική εξαγορά από το 2010, υφίσταται εκτόξευση και έπεται σταδιακή μείωση του λόγου χρέους της επιχείρησης.

### 5.4.3 Δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης

Οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης και βιωσιμότητας είναι υπεύθυνοι για τη μέτρηση της ικανότητας της εταιρείας να εκπληρώνει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της καθώς και για την αξιολόγηση του επιπέδου προστασίας που παρέχεται στους πιστωτές ενώ δείχνουν τη διαφορά μεταξύ ιδίων κεφαλαίων και χρέους. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.

### 5.4.3.1 Δείκτης ΞΚ/ΣΚ



Γράφημα 6 ΞΚ/ΣΚ ΟΛΠ ΑΕ

Ο αριθμοδείκτης ξένων προς συνολικών κεφαλαίων αφορά το επίπεδο της εξάρτησης μιας εταιρείας ή μιας οικονομίας από ξένα κεφάλαια. Ένα υψηλό ποσοστό μπορεί να υποδηλώνει υψηλή εξάρτηση και κίνδυνο για τη σταθερότητα, ενώ ένα χαμηλό ποσοστό μπορεί να υποδηλώνει μεγαλύτερη αυτοχρηματοδότηση και ανεξαρτησία.

Με βάση το γράφημα 7 και σε συνάρτηση με τον δείκτη ξένων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια, παρατηρείται ότι η εταιρεία κατά τα πρώτα χρόνια χρήσης επιλέγει να χρησιμοποιεί ένα μικρό ποσοστό χρέους για να χρηματοδοτείται ενώ στη συνέχεια επιλέγει ένα πιο υψηλό αλλά ισορροπημένο μείγμα χρηματοδότησης μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων και του χρέους, που αποτελεί μια υγιή προσέγγιση, ιδιαίτερες χρονιές είναι αυτές που είναι βάση των εξαγορών και παρατηρούνται υψηλά ποσοστά.

## 5.5 Μελέτη Περίπτωσης της ΟΛΘ ΑΕ για τα Έτη 2004-2020

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση συγκεκριμένων δεικτών, οι οποίοι καταδεικνύουν την οικονομική εξέλιξη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ.

Οι δείκτες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν είναι στις κατηγορίες της ρευστότητας, της αποδοτικότητας καθώς και της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Συγκεκριμένα, υπολογίστηκαν η έμμεση και η άμεση ρευστότητα, η αποδοτικότητα συνολικού κεφαλαίου, η αποδοτικότητα καθαρού ενεργητικού, η αποδοτικότητα χρηματοοικονομικής μόχλευσης καθώς επίσης και ο λόγος ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια αλλά και ο λόγος των ξένων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια. Οι δείκτες αυτοί βοηθούν την καλύτερη κατανόηση της οικονομικής κατάστασης που βρίσκεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά ΑΕ.

### 5.5.1 Δείκτες ρευστότητας

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας ελέγχουν κατά πόσο μια επιχείρηση έχει την ικανότητα να ανταπεξέλθει απέναντι στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της διασφαλίζοντας πάντα διαθέσιμα κεφάλαια για την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων αναγκών για να μη φτάσει σε αρνητικές τιμές που θα την οδηγήσουν σε πιστοληπτική ανικανότητα. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.

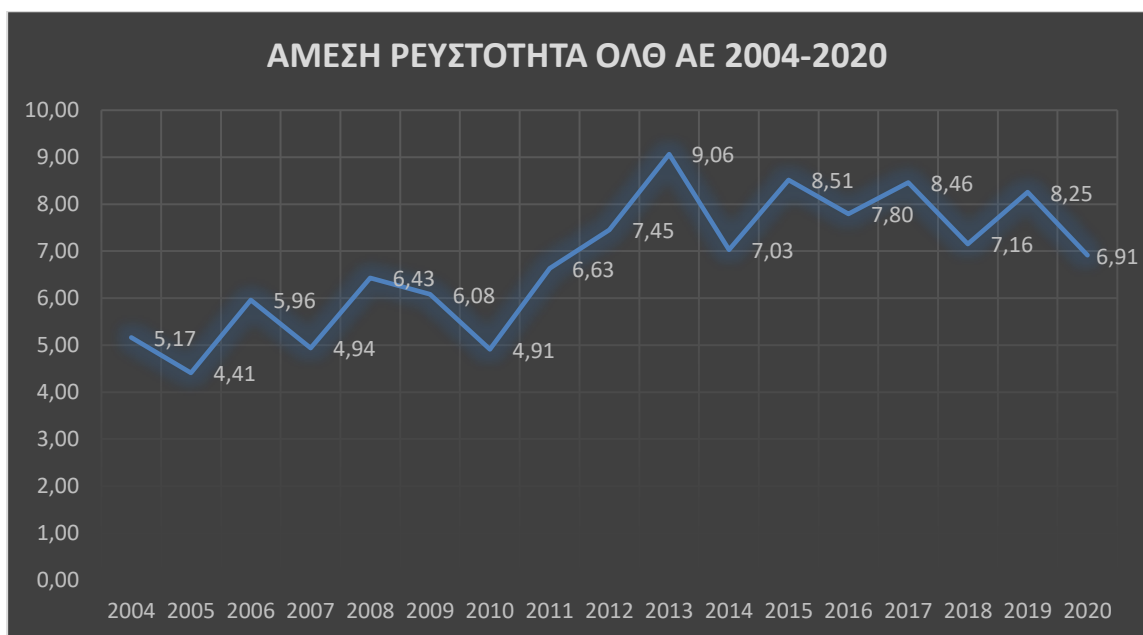
#### 5.5.1.1 Δείκτης έμμεσης ρευστότητας



Γράφημα 7 Έμμεση Ρευστότητα ΟΛΘ ΑΕ

Ο δείκτης έμμεσης ρευστότητας παρουσιάζει το πλεόνασμα των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων πάνω από τις τρέχουσες υποχρεώσεις και για να θεωρηθεί ικανοποιητικός πρέπει η τιμή του να κινείται κοντά στο 2. Με βάση το γράφημα 8 παρατηρείται πως κινείται σε παραπάνω από ικανοποιητικά επίπεδα, με χαμηλότερη τιμή το 3,90 του 2005 και υψηλότερη το 9,24 το 2013 και παρουσιάζει, με κάποιες μικρές διακυμάνσεις, αυξητική τάση κατά τη διάρκεια των εξεταζόμενων ετών. Η αυξητική αυτή τάση οφείλεται κυρίως σε μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση του κυκλοφορούντος ενεργητικού συγκριτικά με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που τα τελευταία δύο έτη δείχνουν μείωση. Αυτό επιτρέπει στην επιχείρηση να διατηρεί υγιή εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων της χωρίς προβλήματα.

### 5.5.1.2 Δείκτης άμεσης ρευστότητας



Γράφημα 8 Άμεση Ρευστότητα ΟΛΘ ΑΕ

Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας καταδεικνύει την δυνατότητα της επιχείρησης να εξυπηρετήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ρευστοποιώντας τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία και για να θεωρηθεί ικανοποιητικός πρέπει η τιμή του να είναι ανώτερη του 1. Με βάση το γράφημα 9 παρατηρείται πως κινείται σε παραπάνω από ικανοποιητικά επίπεδα και παρουσιάζει αυξητική τάση, με χαμηλότερη τιμή το 4,41 το 2005 και υψηλότερη το 9,06 του 2013. Η τάση αυτού δείκτη ακολουθεί την ίδια λογική με τον δείκτη έμμεσης ρευστότητας. Η αφαίρεση των αποθεμάτων από το κυκλοφορούν ενεργητικό προκειμένου να υπολογιστεί ο δείκτης φαίνεται να μην επηρεάζει σημαντικά τα αποτελέσματα καθώς η επιχείρηση διατηρεί χαμηλά



αποθέματα σε αξία. Η ικανότητα της παρόλα αυτά να εξυπηρετεί τις υποχρεώσεις της με τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της το χρόνο λειτουργεί ως θετικό πρόσημο στην εικόνα της.

### 5.5.2 Δείκτες αποδοτικότητας

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας αποτελούν στοιχείο αξιολόγησης της ικανότητας μιας εταιρείας να παράγει κερδοφορία και να διαχειρίζεται σωστά τα περιουσιακά της στοιχεία προς άντληση κέρδους. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.

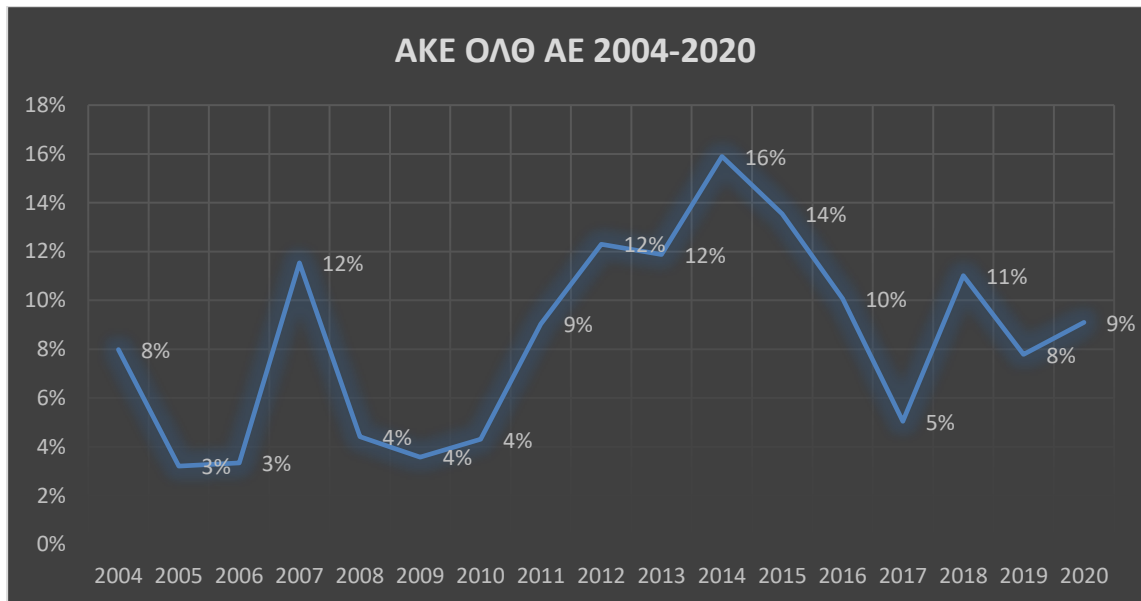
#### 5.5.2.1 Αποδοτικότητα Συνολικού Κεφαλαίου



Γράφημα 9 ΑΣΚ ΟΛΘ ΑΕ

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικού κεφαλαίου παρουσιάζει την αποδοτικότητα της επιχείρησης ανεξάρτητα από τις πηγές προέλευσης των κεφαλαίων της. Μία υψηλή τιμή στον δείκτη δείχνει σταθερότητα και σωστή λειτουργία της επιχείρησης, ενώ αντίθετα χαμηλή τιμή του δείχνει κακή διαχείριση. Με βάση το γράφημα 10, παρατηρούνται διακυμάνσεις στην τιμή του δείκτη, από το 2011 έχει σταθερή αυξητική τάση έως και το 2015, ενώ από το 2016 υφίσταται μία σταδιακή μείωση, το 2018 υφίσταται αύξηση και αυτό κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στη μεγάλη εισροή ιδίων κεφαλαίων λόγω της αλλαγής ιδιοκτησιακού καθεστώτος, η οποία ενισχύει σημαντικά το συνολικό κεφάλαιο της εταιρείας.

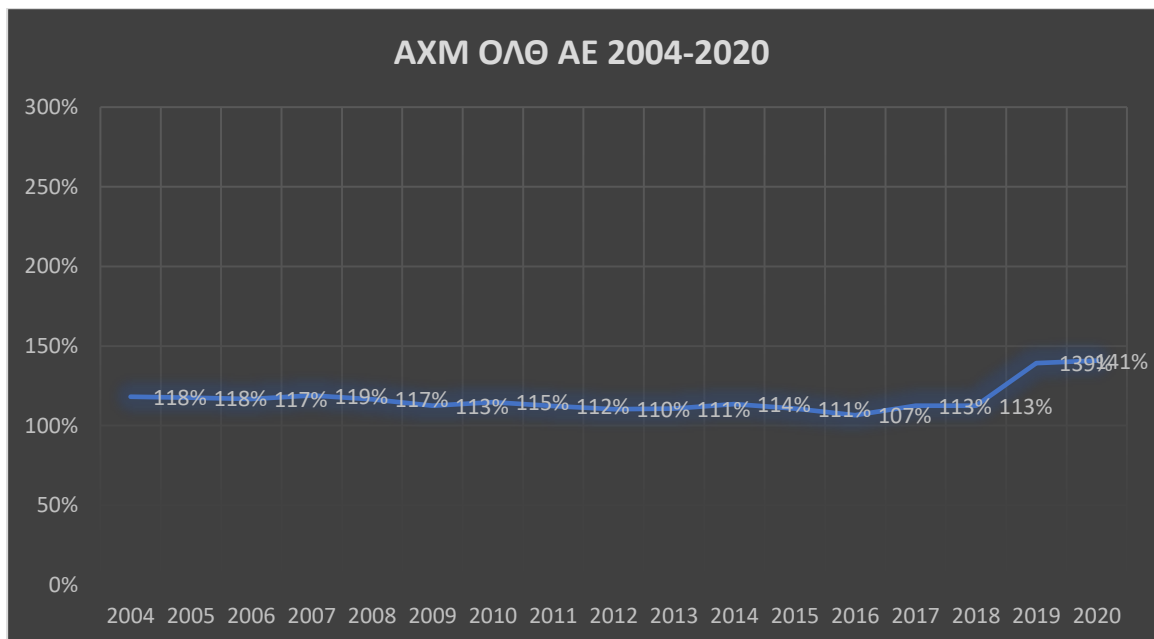
### 5.5.2.2 Αποδοτικότητα Καθαρού Ενεργητικού



Γράφημα 10 ΑΚΕ ΟΛΘ ΑΕ

Ο αριθμοδείκτης του καθαρού ενεργητικού αποτελεί μέτρο επίτευξης κερδών μέσω της λειτουργικής δραστηριότητας της επιχείρησης (Πωλήσεις). Όσο μεγαλύτερος είναι τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Με βάση το γράφημα 11 παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος δείκτης επηρεάζεται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό από την μείωση και την καλύτερη διαχείριση του κόστους και κυρίως του κόστους πωληθέντων, που παρά την αύξηση των πωλήσεων, μειώνεται σταθερά χρόνο με το χρόνο. Παρ' όλα αυτά ο συγκεκριμένος δείκτης δείχνει να έχει μία πορεία κατά μέσο όρο στο 10%, ενώ μόνο την διετία 2005-2006 και την τριετία 2008-2011 δείχνει μία χαμηλή τιμή, λόγω κάποιων αυξημένων ενδιάμεσων κοστών.

### 5.5.2.3 Αποδοτικότητα χρηματοοικονομικής μόχλευσης



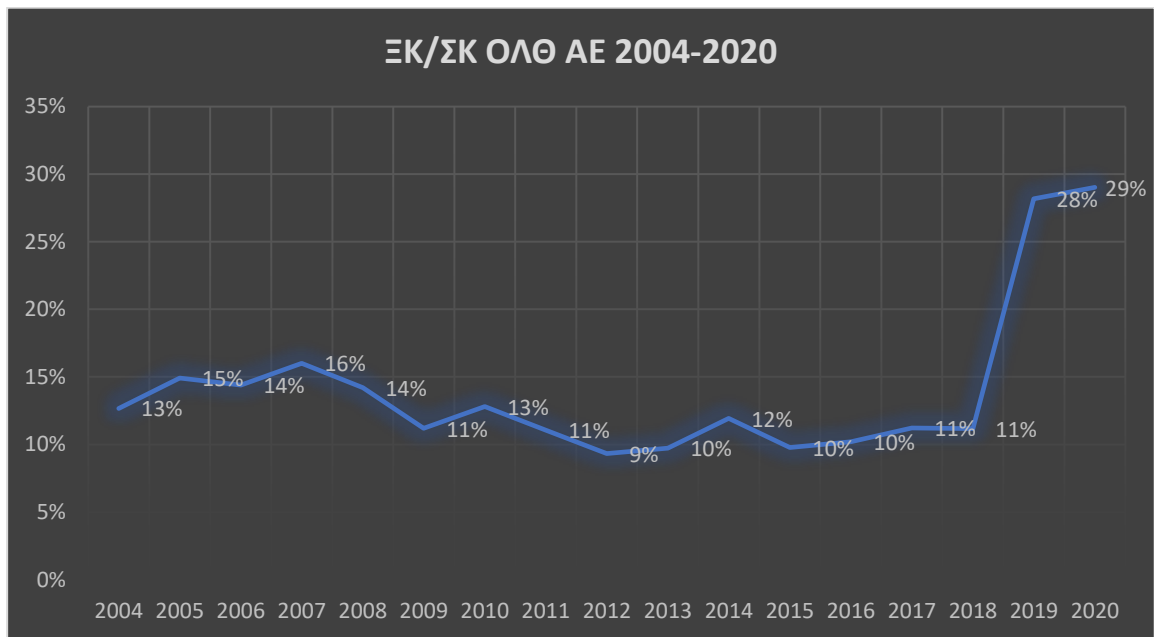
Γράφημα 11 ΑΧΜ ΟΛΘ ΑΕ

Ο δείκτης της χρηματοοικονομική μόχλευσης είναι ένας δείκτης ο οποίος εκφράζει το χρέος μιας επιχείρησης ως ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου. Υποδεικνύει δηλαδή τον βαθμό κατά τον οποίο ένας επενδυτής ή μια εταιρία χρησιμοποιεί το χρήμα που έχει δανεισθεί. Στο γράφημα 12, παρατηρείται ότι όλα τα χρόνια ο δείκτης έχει σταθερή τιμή κατά μέσο όρο στο 110%, γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι μεν χρηματοδοτείται, όμως διατηρεί μία συντηρητική πολιτική διαχείριση του χρέους της.

### 5.5.3 Δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης

Οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης και βιωσιμότητας είναι υπεύθυνοι για τη μέτρηση της ικανότητας της εταιρείας να εκπληρώνει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της καθώς και για την αξιολόγηση του επιπέδου προστασίας που παρέχεται στους πιστωτές ενώ δείχνουν τη διαφορά μεταξύ ιδίων κεφαλαίων και χρέους. Ακολουθεί η ανάλυση τους με τη βοήθεια σχετικών γραφημάτων.

### 5.5.3.1 Δείκτης ΞΚ/ΣΚ



Γράφημα 12 ΞΚ/ΣΚ

Ο αριθμοδείκτης ξένων προς συνολικών κεφαλαίων το επίπεδο της εξάρτησης μιας εταιρείας ή μιας οικονομίας από ξένα κεφάλαια. Ένα υψηλό ποσοστό μπορεί να υποδηλώνει υψηλή εξάρτηση και κίνδυνο για τη σταθερότητα, ενώ ένα χαμηλό ποσοστό μπορεί να υποδηλώνει μεγαλύτερη αυτοχρηματοδότηση και ανεξαρτησία.

Με βάση το γράφημα 14 και σε συνάρτηση με τον δείκτη ξένων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια, παρατηρείται ότι η εταιρεία σχεδόν όλα τα χρόνια χρήσης επιλέγει να χρησιμοποιεί αρκετά μικρό ποσοστό χρέους για να χρηματοδοτείται, ενώ μόνο τα τελευταία χρόνια διαφαίνεται μία αύξηση στα ξένα κεφάλαια, που σχεδόν τα διπλασιάζει, που αυτό οφείλεται στην εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου που πραγματοποιήθηκε το 2018.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

### 6.1 Συμπεράσματα Αριθμοδεικτών

Αυτή η ολοκληρωμένη ανάλυση εξετάζει τα οικονομικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) για δεκαεπτά συνεχόμενα έτη δίνοντας έμφαση κυρίως την περίοδο μετά την ολοκλήρωση των συνολικών συμβάσεων παραχώρησης και πιο συγκεκριμένα από 2016 έως το 2020. Οι συμβάσεις παραχώρησης που παραχωρήθηκαν σε αυτές τις εταιρείες έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη λειτουργική και οικονομική τους απόδοση. Με την αξιολόγηση των βασικών χρηματοοικονομικών δεικτών, αυτή η ανάλυση στοχεύει να παρέχει πληροφορίες για την οικονομική υγεία και την απόδοση των ΟΛΠ και ΟΛΘ μετά την ολική σύμβαση παραχώρησης.

Η αποτελεσματική διαχείριση του χρέους είναι ζωτικής σημασίας για τη βιώσιμη οικονομική υγεία. Τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ έχουν επιδείξει συνετή πρακτικές διαχείρισης χρέους μετά την ολοκλήρωση της σύμβασης παραχώρησης. Η επαναδιαπραγμάτευση των όρων χρέους, οι δραστηριότητες αναχρηματοδότησης και οι στρατηγικές αποπληρωμές χρέους έχουν βοηθήσει στη μείωση της οικονομικής επιβάρυνσης και στη βελτίωση των συνολικών αναλογιών χρέους προς ίδια κεφάλαια.

Επίσης, η ολοκλήρωση της σύμβασης μετά την παραχώρηση, τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ παρουσίασαν αξιοσημείωτη αύξηση εσόδων. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στην αυξημένη λειτουργική απόδοση, στη βελτιωμένη λιμενική υποδομή και στη βελτιωμένη προσφορά υπηρεσιών. Η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η προσέλκυση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων συνέβαλαν στην αύξηση του όγκου διακίνησης φορτίου και των σχετικών ροών εσόδων.

Τέλος, με την ολοκλήρωση των συμβάσεων παραχώρησης, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ παρουσίασαν βελτιωμένη κερδοφορία. Οι υψηλότερες ροές εσόδων και τα μέτρα βελτιστοποίησης του κόστους έχουν επηρεάσει θετικά τα αποτελέσματα τους. Η αποτελεσματική διαχείριση των λειτουργικών εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων εργασίας, συντήρησης και διοικητικών εξόδων, έχει ενισχύσει περαιτέρω την κερδοφορία.

## 6.2 Συμπεράσματα

Μετά την ολοκλήρωση των συμβάσεων παραχώρησης, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ έχουν επικεντρωθεί στην περαιτέρω ενίσχυση των υποδομών τους. Έργα επέκτασης, όπως η κατασκευή νέων θέσεων ελλιμενισμού, η αύξηση της χωρητικότητας των ναυπηγείων εμπορευματοκιβωτίων και η εφαρμογή προηγμένου εξοπλισμού διακίνησης φορτίου, έχουν αναληφθεί για να εξυπηρετήσουν αυξανόμενους όγκους εμπορίου και να προσελκύσουν νέους πελάτες. Οι επενδύσεις αυτές αναμένεται να συμβάλουν στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα.

Σημειώνεται ότι, τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ έχουν δώσει προτεραιότητα στην ενσωμάτωση προηγμένων τεχνολογιών στις λιμενικές λειτουργίες. Η εφαρμογή αυτοματοποιημένων συστημάτων, ψηφιακών πλατφορμών και εργαλείων ανάλυσης δεδομένων έχει βελτιώσει την αποτελεσματικότητα, έχει μειώσει τους χρόνους διεκπεραίωσης και έχει βελτιώσει την εμπειρία των πελατών. Οι συνεχείς επενδύσεις στην τεχνολογία αναμένεται να οδηγήσουν την καινοτομία και να διατηρήσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον κλάδο.

Επιπλέον, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ έχουν αναγνωρίσει τη σημασία της διαφοροποίησης των προσφορών υπηρεσιών τους για την αποτύπωση νέων ροών εσόδων. Η επέκταση στα logistics, τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και τον τουρισμό κρουαζιέρας τους επέτρεψε να αξιοποιήσουν διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Οι προσπάθειες στρατηγικής διαφοροποίησης αποσκοπούν στη μείωση της εξάρτησης από συγκεκριμένους τομείς και στην παροχή μιας πιο σταθερής βάσης εσόδων.

Καταλήγοντας, η ολοκλήρωση των συνολικών συμβάσεων παραχώρησης επηρέασε θετικά τις οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και οι δύο εταιρείες σημείωσαν αύξηση εσόδων, βελτιωμένη κερδοφορία και επέδειξε αποτελεσματική διαχείριση πόρων και χρέους. Οι επενδύσεις στην υποδομή, την τεχνολογία και τη διαφοροποίηση των υπηρεσιών τους έχουν τοποθετήσει για μελλοντική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα. Η ολοκληρωμένη ανάλυση των οικονομικών τους στοιχείων υπογραμμίζει την ανθεκτικότητα, την προσαρμοστικότητα και τη δέσμευσή τους για βιώσιμη ανάπτυξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

### 6.3 Προτάσεις για Μελλοντική Έρευνα

Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τους περιορισμούς αυτής της βιβλιογραφικής ανασκόπησης. Οι μελέτες που περιλαμβάνονται σε αυτήν την ανασκόπηση περιορίζονται σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο και γεωγραφική θέση. Πιο αναλυτικά η ανάλυση αυτή έγινε για τις περιόδους από το 2004 έως το 2020 χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα τελευταία έτη. Επιπλέον, η ανασκόπηση εστιάζει μόνο σε οικονομικούς δείκτες και δεν λαμβάνει υπόψη άλλους σημαντικούς παράγοντες όπως οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η μελλοντική έρευνα θα πρέπει να στοχεύει στην αντιμετώπιση αυτών των περιορισμών διενεργώντας μια πιο ολοκληρωμένη και σφαιρική ανάλυση της χρηματοοικονομικής υγείας των συγκεκριμένων λιμανιών αλλά και άλλων λιμανιών παγκοσμίως. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση ενός ευρύτερου φάσματος δεικτών, συμπεριλαμβανομένων μέτρων κοινωνικής και περιβαλλοντικής απόδοσης. Επιπλέον, μελλοντικές μελέτες θα πρέπει να εξετάσουν τον αντίκτυπο των αναδυόμενων τεχνολογιών και των μεταβαλλόμενων εμπορικών προτύπων στην οικονομική υγεία των λιμανιών. Τέλος, η χρήση της μετα-ανάλυσης μπορεί να είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για τη σύνθεση των αποτελεσμάτων πολλαπλών μελετών.

## Βιβλιογραφία

- Li , L., Zhang , C., Gang, W. & Wang, J., 2021. Frequency thermal characteristic and parametric study of multi-functional building envelope for coolth recovery and thermal insulation: Modelling and experimental validation. *Energy and Buildings*, 15 December, p. 12.
- Γκίκας , Δ. Χ., 2002. *Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Μπένου Γ.
- Al-Eraqi, . A. S. & Jackson, P., 2013. The relationship between service quality and customer satisfaction in the formation of consumers' purchase intentions. *Journal of Services Marketing*, pp. 223-234.
- Capital, 2021. *Capital- ΤΑΙΠΕΔ: Ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του επιπλέον 16% της ΟΛΠ στην Cosco*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3586986/taiped-oloklirothike-i-metabibasi-tou-epipleon-16-tis-olp-stin-cosco/>  
[Πρόσβαση 10 Απρίλιος 2023].
- Chlomoudis, C., 2015. *The development of the Piraeus Port Authority and COSCO*, Athens: s.n.
- Cullinane, K. & Wang , T. F., 2006. The efficiency of European container terminals and implications for supply chain management. *Maritime Economics & Logistics*, pp. 82-99.
- Cullinane, K., Wang , T. F., Song, D. W. & Ji, P., 2006. The technical efficiency of container ports: Comparing data envelopment analysis and stochastic frontier analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. 354-374.
- Daryl Siedentop, H. V. D. M., 1995. *Introduction to Physical Education, Fitness, and Sport*. Champaign: Human Kinetics.
- Ducruet, C. & Notteboom, T., 2012. The worldwide maritime network of container shipping: spatial structure and regional dynamics. *Global Networks*, pp. 395-423.
- Gheorghe, A. M. M. R. R. & P. A., 2010. Port security assessment and planning. In *Maritime transportation: Safety management and risk analysis*. Springer., pp. 77-108.
- Lam, J. S. L. & Yap, . W. Y., 2012. Port performance and competitiveness. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. 1574-1587.
- Laxe, F. G., Bermúdez, F. M. & Domínguez, A. J. P., 2021. Are Spanish ports efficient and profitable? A quantitative analysis. *Elsevier- Utilities Policy*, June, pp. 101-195.
- Lin, H., Zeng, W., Luo, . & Nan, G., 2022. An analysis of port congestion alleviation strategy based on system dynamics. *Elsevier- Ocean & Coastal Management*, October.
- Mendes Constante, J., W. de Langen, P. & Pruñonosa , S. F., 2023. Innovation ecosystems in ports: a comparative analysis of Rotterdam and Valencia. *Journal of Shipping and Trade*, 23 May.
- New Money, 2023. *Λιάγκος (ΟΛΘ): «Το μέλλον για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι η ανάπτυξη του στη ΝΑ Ευρώπη»*. [Ηλεκτρονικό]



Available at: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/liagkos-olth-to-mellon-gia-to-limani-tis-thessalonikis-ine-i-anaptixi-tou-stin-na-evropi/>  
[Πρόσβαση 10 Απρίλιος 2023].

Ng, A. K. & Pallis, A. A., 2011. Evaluating the competitiveness of container ports in Taiwan. *Maritime Policy & Management*, pp. 519-536.

Ng, A. & Lee, P., 2002. Performance measures of major container ports in Asia.. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. 225-242.

Notteboom, T. & Rodrigue, J. P., 2009. Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, pp. 153-165.

Notteboom, T. & Rodrigue, J. P., 2018. Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, pp. 255-258..

Pallis, A. A. & De Langen, P. W., 2010. Port governance in the transition towards the post-Fordist era: The case of Greece. *Research in Transportation Economics*, pp. 68-76.

Pallis, A. & Vitsounis, T., 2012. Port governance reforms in view of the global supply chain: An analysis of the policy objectives and legal framework in the EU. *Research in Transportation Business & Management*, pp. 90-99.

Quintano, C., Mazzocchi, P. & Rocca, A., 2020. A competitive analysis of EU ports by fixing spatial and economic dimensions. *Journal of Shipping and Trade*, 14 October.

Rapanos, V.T. & Polemis, M.L., 2005. Energy demand and environmental taxes: the case of Greece. *Energy Policy*, Σεπτέμβριος, pp. 1781-1788.

Sehwa, L., Pettit, S., Wessam, A. & Beresford, A., 2019. Port sustainability and performance: A systematic literature review. *Elsenier- Transportation Research Part D: Transport and Environment*, July, pp. 47-64.

Slack, B., 2015. Measuring port efficiency. In *Port Operations, Planning and Logistics*. Taylor & Francis, pp. 231-247.

Song, D. W. & Panayides, P. M., 2002. A conceptual framework for measuring the competitiveness of seaports.. *Maritime Policy & Management*, pp. 265-280.

Stein, M. & Acciaro, M., 2020. Value Creation through Corporate Sustainability in the Port Sector: A Structured Literature Analysis. *MDPI*, July, pp. 1-17.

Styliadis, T., Angelopoulos, J., Leonardou, P. & Pallis, P., 2022. Promoting Sustainability through Assessment and Measurement of Port. *MDPI- Accelerating Sustainable Transitions" in Maritime Transport and thePort Industry*, 8 July.

Talley, W., 2013. *Port economics*. s.l.:Routledge.

Xiao, G., Wang, T., Chen, X. & Zhou, L., 2022. Evaluation of Ship Pollutant Emissions in the Ports of Los Angeles and Long Beach. *Journal of Marine Science and Engineering*, August.

Yang, Z. & Peterson, R. T., 2004. Customer perceived value, satisfaction, and loyalty: The role of switching costs. *Psychology & Marketing*,, pp. 799-822.

Yimiao, . G., Yingsi, . C., Xinbo, . W. & Zhenxi, C., 2023. Impact of COVID-19 epidemic on port operations: Evidence from Asian ports. *Elsevier- Case Studies on Transport Policy*, June , pp. 101- 114.

Αποστόλου, Α., 2015. *Ανάλυση Λογιστικών-Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.

Η Καθημερινή, 2023. *Η Καθημερινή- Ολοκληρώθηκε η εξαγορά του 67% του ΟΛΘ – Καταβλήθηκαν τα 231,9 εκατ. ευρώ.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.kathimerini.gr/economy/business/955281/oloklirothike-i-exagora-toy-67-toy-olth-katavlithikan-ta-231-9-ekat-eyro/>

[Πρόσβαση 10 Απρίλιος 2023].

Νιάρχος, Ν. . Α., 2004. *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*. 7η έκδοση επιμ. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε..

ΟΛΘ ΑΕ, 2023. *Εταιρικές Ανακοινώσεις.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.thpa.gr/el/category/news-el/company-news/>

[Πρόσβαση Απρίλιος 2023].

ΟΛΠ ΑΕ, 2023. *ΟΛΠ ΑΕ- Έκθεση Εταιρικής Διακυβέρνησης.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/plirofories-ependyton>

[Πρόσβαση 10 Απρίλιος 2023].

Πατατούκας , Κ. . Π. & Μπατσινίλας, Ε. . Γ., 2012. *Σύγχρονη Ανάλυση & Διερεύνηση των Οικονομικών Καταστάσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

## Παράρτημα

### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΛΠ ΑΕ

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2004)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ	
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,19
ΑΜΕΣΗ	
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,19
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	4%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	159%
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ	
ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ	
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	63%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ	
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	37%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2005)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,40
ΑΜΕΣΗ	
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,63
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	153%
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ	
ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</b>	
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ	
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	65%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ	
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	35%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2006)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

7,05

ΑΜΕΣΗ

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

1,42

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

5%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

6%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

150%

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

67%

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

33%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2007)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

1,55

ΑΜΕΣΗ

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

0,99

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

9%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

11%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

150%

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

67%

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

33%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2008)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 1,56

ΑΜΕΣΗ

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 1,57

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ 2%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ 169%

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 59%

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 123%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2009)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 1,08

ΑΜΕΣΗ

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 1,03

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 9%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ 11%

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ 265%

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 38%

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 62%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2010)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ****ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 2,44

ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,42
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	264%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	38%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	62%

#### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2011)

<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,56
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,56
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	252%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	40%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	60%

#### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2012)

<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,06
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,14
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	243%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	41%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	59%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2013)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,51
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,42
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	233%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	28%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	266%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2014)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,11
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,02
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	227%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	44%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	6%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2015)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,89
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,94

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ  
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	212%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ  
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	27%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	53%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2016)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,27
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,19

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	203%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	51%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2017)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,70
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,63

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**



ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	196%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	51%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2018)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,03
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1,97
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	7%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	189%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	53%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	47%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2019)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,22
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,13
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	7%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	202%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	51%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (2020)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,18

ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,06
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	6%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	53%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	51%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49%

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΛΘ ΑΕ

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2004)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,20
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	5,17
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	7%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	118%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	85%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	13%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2005)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	3,90
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,41
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	118%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	85%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	15%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2006)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,95
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	5,96

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	117%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	86%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	14%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2007)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,39
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,94

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	10%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	12%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	119%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	84%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	16%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2008)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,87
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,43

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ  
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	4%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	117%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ  
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	86%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	82%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2009)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,27
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,08

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	3%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	4%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	113%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	89%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	11%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2010)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	5,05
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4,91

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	4%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	4%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	115%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	87%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	13%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2011)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,78
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,63

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	9%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	112%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	89%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	11%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2012)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,99
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,45

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	11%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	12%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	110%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	91%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	9%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2013)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	9,24
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	9,06

<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	11%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	12%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	111%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	90%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	10%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2014)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,17
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,03
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	15%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	16%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	114%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	88%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	12%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2015)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,70
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,51
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	13%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	111%
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>	
ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	90%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	10%

<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2016)</b>	
<b>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,97
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,80

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	9%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	10%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	107%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	90%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	10%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2017)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,62
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,46

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	5%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	113%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	89%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	11%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2018)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,28
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,16

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	10%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	11%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	113%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	89%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	11%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2019)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,39
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8,25

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	7%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	139%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	72%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	28%

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (2020)****ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΕΜΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	7,01
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	6,91

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	8%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	9%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	141%

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	71%
ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	29%