



**ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**"ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 2016-2020"**

**ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ ΠΕΠΠΑ**

**Αριθμός μητρώου: LX31741**

Επιβλέπων: Αναπληρωτής Καθηγητής Δρ. Κυριαζόπουλος Γεώργιος

**ΚΟΖΑΝΗ ΜΑΡΤΙΟΣ 2022**

### **Υπεύθυνη δήλωση**

Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην πτυχιακή εργασία. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας στην Κοζάνη.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ευχαριστώ πολύ την οικογένεια μου που με στήριξε στην προσπάθεια μου να γράψω την παρούσα εργασία και να την τελειοποιήσω με επιτυχία.

Κυρίως θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Κυριαζόπουλο, για τον χρόνο που αφιέρωσε, αλλά και για τις πληροφορίες και την βοήθεια που μου έδωσε σε όλη την διάρκεια της συγγραφής της παρούσας εργασίας. Χωρίς την βοήθεια του δεν θα ήταν δυνατή η πραγματοποίηση της εργασίας.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σε αυτή την εργασία θα μιλήσουμε για την χρηματοοικονομική ανάλυση της λειτουργίας των Λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο, θα αναφερθούμε στην ιστορία του λιμένος Πειραιά, όπου, είναι το μεγαλύτερο στη χώρα μας και συνδέεται με τα νησιά της, δεχόμενο πλοία απ' όλη τη Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη. Ήδη, από το 1834 αρχίζει να λειτουργεί και, σταδιακά, και με τη σύνδεση με οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο με την Αθήνα, συνεχίζονται τα έργα υποδομής.. Αναφορικά με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αυτό, από το 316 π.Χ. που ιδρύθηκε η πόλη έως σήμερα, αποτελεί το σημαντικότερο μακεδονικό λιμάνι και ένα από τα σημαντικότερα της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Διαθέτει πληθώρα εγκαταστάσεων για ποικίλες δραστηριότητες και εξαιρετικές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Ο Πειραιάς διευκολύνει το διεθνές εμπόριο, την εθνική οικονομία, το επιβατικό κοινό, το εργατικό δυναμικό του και τους επενδυτές του. Όμοια και η Θεσσαλονίκη παρέχει ασφάλεια στη διακίνηση φορτίων και αποτελεσματικές υπηρεσίες στους πελάτες της. Έπειτα, θα αναφερθεί η στρατηγική και το όραμα των λιμένων, το πρόγραμμα ανάπτυξης της Cosco που εδώ και πάνω από μια δεκαετία τόνωσε την τοπική οικονομία του Πειραιά. Επίσης, θα μιλήσουμε και για τις επενδύσεις στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και η συμμετοχή του σε ευρωπαϊκά προγράμματα και ερευνητικά έργα. Σχετικά με την επένδυση, αφορά την απόκτηση αγαθού με τη δέσμευση κεφαλαίου και αυτό σημαίνει ότι η ελπίδα αποκόμισης ωφελειών αφορά όχι το παρόν αλλά το μέλλον. Οι λιμενικές επενδύσεις διακρίνονται ανάλογα με το φορέα υλοποίησής τους, το σκοπό τους, το χρόνο κατασκευής ή εκμετάλλευσης και τη φύση του αγαθού και στοχεύουν στα υψηλά επίπεδα απόδοσης του κεφαλαίου, παρά τα όποια μειονεκτήματα του στόχου αυτού. Πάντως, οι λιμενικές επενδύσεις ενδυναμώνουν την οικονομία, αν και η παραγωγή τους κοστίζει, παρέχοντας

ποιοτικές υπηρεσίες σε συνάρτηση με τα οικονομικά της λιμενικής επιχείρησης και τους στόχους του επιχειρηματία. Ακολούθως, θα εξηγηθεί η έννοια του «πράσινου» λιμανιού της Μεσογείου και το κεφάλαιο θα ολοκληρωθεί με την ανάλυση Swot των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναπτυχθεί το θεωρητικό πλαίσιο των αριθμοδεικτών, δηλαδή οι βασικές έννοιες και οι κατηγορίες τους, όπως είναι οι αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας, Ρευστότητας, Βιωσιμότητας, Δραστηριότητας και το τυπολόγιο τους. Οι αριθμοδείκτες συντελούν στην αποτίμηση της παραγωγικότητας μιας επιχείρησης και στην ορθή αξιοποίηση των πόρων της και γι' αυτό χρησιμεύουν στους επενδυτές της. Φυσικά, και αυτοί είναι ενδεικτικοί και όχι αποδεικτικοί για τη λειτουργία της. Έτσι, το κέρδος αποτελεί το σημαντικότερο μέτρο της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης. Επιπλέον, ο αριθμοδείκτης ρευστότητας αφορά την ικανότητα μιας επιχείρησης ν' ανταποκρίνεται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Και η ρευστότητα διαθέτει τους επιμέρους αριθμοδείκτες της. Επίσης, ο αριθμοδείκτης βιωσιμότητας αφορά τη μακροχρόνια ανταπόκριση μιας επιχείρησης στις υποχρεώσεις της, και ο αριθμοδείκτης δραστηριότητας αφορά την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας μιας επιχείρησης. Τέλος, ακολουθούν οι δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις κατά ΕΛΠ και ΔΛΠ, αλλά και οι πίνακες και τα γραφήματα για κάθε εταιρεία ξεχωριστά όπου απεικονίζουν την πορεία του κάθε αριθμοδείκτη που χρησιμοποιεί η εταιρεία.

**Λέξεις Κλειδιά:** Λιμάνι, Μεσόγειο, Νοτιοανατολικής Ευρώπης, Στρατηγική, Όραμα, Cosco, Επενδύσεις, Πράσινο Λιμάνι, Swot, Αριθμοδείκτες, Οικονομικές καταστάσεις.

## **ABSTRACT**

In this paper we will talk about the financial analysis of the operation of the Ports of Piraeus and Thessaloniki. Specifically, in the first chapter, we will refer to the history of the port of Piraeus, where it is the largest in our country and is connected to its islands, receiving ships from all over the Mediterranean and northern Europe.

Already, from 1834, it starts operating and, gradually, with the connection with road and railway network with Athens, the infrastructure works continue. Regarding the port of Thessaloniki, this one, from 316 BC, is the most important Macedonian port and one of the most important in southeastern Europe.

It has a variety of facilities for a variety of activities and excellent road and rail connections nationally and internationally. Piraeus facilitates international trade, the national economy, the passenger public, its workforce and its investors.

Similarly, Thessaloniki provides security in the handling of cargo and efficient services to its customers. Then, the strategy and vision of the ports will be mentioned, Cosco's development program that has stimulated the local economy of Piraeus for over a decade. We will also talk about investments in the port of Thessaloniki, but also its participation in European programs and research projects.

Regarding investment, it concerns the acquisition of goods with the commitment of capital and this means that the hope of gaining benefits concerns not the present but the future. Port investments are distinguished depending on the body of their implementation, their purpose, the time of construction or exploitation and the nature of the good and aim at high levels of return on capital, despite any disadvantages of this goal.

However, port investments strengthen the economy, although their production costs, providing quality services depending on the finances of the port company and the goals of the entrepreneur. Next, the concept of the "green" port of the Mediterranean will be explained and the chapter will conclude with the Swot analysis of the ports of Piraeus and Thessaloniki.

The second chapter will develop the theoretical framework of the indicators, the basic concepts and their categories, such as the indicators of Efficiency, Liquidity, Sustainability, Activity and their typology. The indicators contribute to the evaluation of the productivity of a company and to the proper utilization of its resources and therefore serve its investors.

Of course, they are also indicative and not evidence of its operation. Thus, profit is the most important measure of a company's profitability. In addition, the liquidity ratio refers to the ability of a company to meet its short-term liabilities.

And liquidity has its individual indicators. Also, the viability indicator refers to the long-term response of a company to its obligations, and the activity indicator refers to the utilization of a company's real estate.

Finally, the following are the published financial statements by international accounting standards but also the tables and graphs for each company separately where they reflect the course of each index used by the company.

## Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ .....	11
1.1 Οργανισμός λιμένων Πειραιά .....	11
1.1.2 Ιστορία .....	11
1.2 Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης.....	18
1.2.1 Γενικά.....	18
1.2.2 Ιστορία .....	20
1.3 Στρατηγική και Όραμα των Λιμένων.....	23
1.3.1 Πρόγραμμα ανάπτυξης της COSCO .....	25
1.3.2 Επενδύσεις και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης .....	31
1.4 Πράσινο λιμάνι της Μεσογείου .....	36
1.5 Swot ανάλυση λιμένων Πειραιά - Θεσσαλονίκης .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΡΘΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	42
2.1 Βασικές έννοιες.....	42
2.2 Κατηγορίες αριθμοδεικτών.....	43
2.2.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας .....	43
2.2.2 Αριθμοδείκτης ρευστότητας.....	44
2.2.3 Αριθμοδείκτες βιωσιμότητας .....	46
2.2.4 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας .....	47
2.3 Δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις κατά ΕΛΠ ΚΑΙ ΔΛΠ .....	51
2.3.1 Ισολογισμός .....	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	61
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ).....	62



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση των δύο μεγαλύτερων λιμένων της Ελλάδας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Με την εργασία αυτή θα συγκεντρώσουμε πληροφορίες τόσο για την οικονομική θέση, όσο και για την εξέλιξη των οργανισμών αυτών, θα μάθουμε για την ιστορία των λιμένων αλλά και για την στρατηγική και το όραμα τους. Επίσης θα μιλήσουμε για τις λιμενικές επενδύσεις σε γενικό επίπεδο και θα τις αναλύσουμε, αλλά και για τις επενδύσεις του ομίλου Cosco στο λιμάνι του Πειραιά. Με την βοήθεια της χρήσης των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας, ρευστότητας, δραστηριότητας και βιωσιμότητας και την ανάλυση των ισολογισμών επιτυγχάνεται η συγκέντρωση συμπερασμάτων για την οικονομική θέση και εξέλιξη των επιχειρήσεων. Οι αριθμοδείκτες συντελούν στην αποτίμηση της παραγωγικότητας μιας επιχείρησης και στην ορθή αξιοποίηση των πόρων της και γι' αυτό χρησιμεύουν στους επενδυτές της. Φυσικά, και αυτοί είναι ενδεικτικοί και όχι αποδεικτικοί για τη λειτουργία της. Έτσι, το κέρδος αποτελεί το σημαντικότερο μέτρο της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης. Επιπλέον, ο αριθμοδείκτης ρευστότητας αφορά την ικανότητα μιας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Επίσης, ο αριθμοδείκτης βιωσιμότητας αφορά τη μακροχρόνια ανταπόκριση μιας επιχείρησης στις υποχρεώσεις της, και ο αριθμοδείκτης δραστηριότητας αφορά την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας μιας επιχείρησης. Επιπλέον με τη μεθοδολογία της ανάλυσης των χρηματοοικονομικών αριθμοδεικτών μπορεί να εκτιμηθεί η αποτελεσματικότητα της επιχείρησης. Στη χρηματοοικονομική ανάλυση η χρήση των αριθμοδεικτών είναι πολύ συχνή για την αξιολόγηση της κατάστασης και την απόδοση μιας επιχείρησης. Με την χρήση τους μπορούμε να προσδιορίσουμε τον βαθμό παραγωγικότητας και αποδοτικότητας διάφορων τομέων και τμημάτων της επιχείρησης και έτσι μπορούμε να έχουμε ορθολογικότερη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων πόρων και συντελεστών της παραγωγής της επιχείρησης. Οι αριθμοδείκτες δίνουν στους ενδιαφερόμενους επενδυτές όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για να ερμηνεύσουν τα οικονομικά στοιχεία της επιχείρησης και να προβαίνουν σε

αποφάσεις σχετικές με τα επενδυτικά κεφάλαια τους. Η ανάλυση των αριθμοδεικτών δίνει χρήσιμα στοιχεία, όμως δεν αποτελεί εργαλείο ανάλυσης και λήψης αποφάσεων. Για παράδειγμα μια επιχείρηση είναι πιθανό να έχει μη ευνοϊκούς αριθμοδείκτες σε σύγκριση με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες του κλάδου όπου ανήκει. Αυτό μπορεί να οφείλετε σε μία λειτουργική ή και οικονομική αδυναμία της επιχείρησης που έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία της, αλλά μπορεί και να είναι μια πρόσκαιρη αδυναμία της επιχείρησης ως αποτέλεσμα μιας ιδιομορφίας της επιχείρησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

### 1.1 Οργανισμός λιμένων Πειραιά

#### 1.1.1 Γενικά

Εικόνα 1 Λιμάνι του Πειραιά



«Εναέρια φωτογραφία από το λιμάνι του Πειραιά»

Πηγή: <https://www.olp.gr>

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, με μήκος ακτογραμμής 24 χιλιόμετρα και συνολική έκταση περίπου πέντε εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων. Από γεωγραφικής άποψης είναι ενεργό καθώς αποτελεί εφοδιαστικό, τουριστικό και επικοινωνιακό κόμβο και συνδέει τα ελληνικά νησιά με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Το λιμάνι βρίσκεται στην διασταύρωση Μεσογείου και Βόρειας Ευρώπης και λόγω της γεωγραφικής του θέσης επιτρέπει σε πλοία να έχουν πρόσβαση σε αυτό. Περιέχει κάποιες λιμενικές δραστηριότητες όπως κρουαζιέρα, ακτοπλοΐα, διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και άλλων φορτίων, επισκευές πλοίων και το σημαντικότερο την ζώνη των ελεύθερων τελωνιακών ελέγχων.<sup>1</sup>

#### 1.1.2 Ιστορία

Το 1834 η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Ο Όθωνας αποβιβάζεται στο Λιμάνι του Πειραιά για να εγκατασταθεί στην Αθήνα, γεγονός που αποτελεί την αρχή μιας νέας κίνησης στο λιμάνι,

---

<sup>1</sup> <https://www.olp.gr>

καθώς ιδρύεται το Τελωνείο και το υπολιμεναρχείο του Πειραιά που υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας.

Το 1835 έμποροι από την Χίο και την Ύδρα εγκαθίστανται στον Πειραιά, με βασιλική διαταγή καθώς επιβάλλεται τέλος 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων.

Το 1836 Ολοκληρώνεται η κατασκευή της οδού Αθηνών – Πειραιώς, η οποία συντελεί στην αύξηση της κίνησης του λιμανιού.

Το 1840 το πρώτο φορτηγό ατμόπλοιο ελληνικής ιδιοκτησίας, "Δημήτριος – Χριστίνα" φτάνει στο λιμάνι του Πειραιά..

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

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

Το 1850 η κίνηση του λιμανιού ετησίως, ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία κατάπλεοντα και αποπλέοντα, ολικής χωρητικότητας 130.000 τόνων και 30.000 επιβατών εκ των οποίων τα 28.000 είναι του εσωτερικού και τα 2.000 του εξωτερικού.

Το 1860 ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη.

Το 1861 συγκροτείται η εφορευτική επιτροπή του λιμένος Πειραιώς και το λιμάνι βρίσκεται πλέον υπό τον έλεγχο της Δημοτικής Αρχής.

Το 1868 αρχίζει η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού.

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

Το 1872 αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για τον φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο. Σύμφωνα με μετρήσεις εκείνης της εποχής ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται σε 16.000 περίπου κατοίκους.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> <https://www.olp.gr>

Το 1874 η εφορευτική επιτροπή συνάπτει δάνειο 400.000 δρχ για την εκτέλεση λιμενικών έργων, ενώ την ίδια περίοδο τα μηχανουργεία του Πειραιά κατασκευάζουν τις πρώτες ατμομηχανές, δύναμης μέχρι και 100 ίππων.

Το 1876 εγκαταστάθηκε ο πρώτος γερανός στο λιμάνι.

Το 1881 έως και το 1886, μέσα σε πέντε χρόνια αγοράζεται μεγάλη βυθοκόρος, πραγματοποιούνται εκβαθύνσεις στο λιμάνι.

Το 1884 ιδρύεται στο Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Το 1889 ο Πειραιά έχει 34.527 κατοίκους.

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

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

Το 1904 η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται για τον φωτισμό του λιμανιού, παράλληλα γίνεται διαπλάτυνση της προβλήτας της Τρούμπας.

Το 1906 στο λιμάνι εισέρχονται και εξέρχονται 5.350 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.250.000 τόνων.

Το 1911 με νόμο συνιστάται νέα Διοίκηση του λιμανιού, η οποία αποτελείται από επιτροπή δεκαπέντε μελών, στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι ενδιαφερόμενες, για το λιμάνι, τάξεις.

Το 1912 ολοκληρώνεται η κατασκευή των δύο μόνιμων δεξαμενών του λιμανιού.

Το 1920 συντάσσονται σχέδια διαρρυθμίσεως του λιμανιού από τους Ουίλς, Μακ Αλπάιν και Τζάκσον.

Το 1921 πρόεδρος της λιμενικής Επιτροπής ορίζεται ο Δημήτριος Καλλιμασιώτης.

Το 1923 υπήρξε νέο σχέδιο διαρρύθμισης του Λιμανιού, το οποίο καταρτίστηκε από τη Λιμενική Επιτροπή.

Το 1924 στις 16 Μαρτίου γίνονται τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων του λιμανιού, από τον γαλλικό όμιλο Ερσάν δαπάνης 550 εκατομμυρίων δραχμών.<sup>3</sup>

Το 1929 άλλη μια διαρρύθμιση από την λιμενική Επιτροπή του Σακαλή και του Ησαΐα για την πρόταση λιμενοποίησης του Φαλήρου.

---

<sup>3</sup> <https://www.olp.gr>

Το 1930 η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση με βάση τον νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του "Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς" (ΟΛΠ).

Το 1931 ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μέτρων και πέντε μεγάλες αποθήκες, ενώ ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων.

Το 1932 πραγματοποιείται έναρξη λειτουργίας της 'Ελευθέρας Ζώνης' και εγκατάσταση δύο γερανογεφυρών.

Το 1937 έγιναν τα εγκαίνια της Σιταποθήκης του λιμανιού και των αναρροφητήρων.

Το 1939 Η έναρξη του Β' παγκοσμίου πολέμου αρχίζει να επηρεάζει την κίνηση του λιμανιού.

Το 1941 η έκρηξη μέσα στο λιμάνι πλοίου γεμάτου με πολεμοφόδια επιφέρει μεγάλες καταστροφές στο λιμάνι και στην πόλη. Οι εχθρικές αεροπορικές επιδρομές προκαλούν την καταστροφή των πρώτων γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση κατοχής εγκαθίσταται στο λιμάνι.

Το 1944 Οι Γερμανοί ανατινάσσουν τα κρηπιδώματα και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού.

Το 1945 αρχίζουν στο Λιμάνι του Πειραιά οι διαδικασίες εκκαθάρισης του από τα ναυάγια.

Το 1946 Αγοράζονται 31 γερανοί για τις φόρτο-εκφορτωτικές εργασίες του λιμανιού.

Το 1950 δημοσιεύεται νόμος περί του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, 13 νέοι ηλεκτρικοί γερανοί αρχίζουν να λειτουργούν στο λιμάνι μετά την ολοκλήρωση της συναρμολόγησης τους και φθάνουν 25 περονοφόρα οχήματα ανύψωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων στο λιμάνι.

Το 1951 για την καλύτερη παρακολούθηση των εργασιών στο λιμάνι διαιρείται σε 6 διαμερίσματα, τα οποία αρχίζουν αμέσως να λειτουργούν.<sup>4</sup>

Καταργούνται τα εργολαβικά δικαιώματα επί των πλευρισμένων πλοίων και ανέλαβε ο Ο.Λ.Π. την είσπραξη αυτών, ενώ το ίδιο έτος έγιναν τα εγκαίνια των κατασκευασθέντων με την Αμερικάνικη βοήθεια νέων έργων του λιμανιού.

---

<sup>4</sup> <https://www.olp.gr>

Το 1953 ολοκληρώνεται η επισκευή της μεγαλύτερης προβλήτας του όρμου Δραπετσώνας.

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

Το 1957 εγκαινιάζονται και παραδίδονται προς εκμετάλλευση οι προβλήτες Καραϊσκάκη και Βασιλίου Κωνσταντίνου, ως και τα κρηπιδώματα Βασιλειάδη, Νηοδόχης Δημαρχείου και Β. Περιπτέρου.

Το 1958 κατασκευάζονται δύο μεγάλα μεταλλικά υπόστεγα στο λιμάνι, και αρχίζει τον ίδιο χρόνο η λειτουργία των Διυλιστηρίων πετρελαίων, κοντά στο λιμάνι.

Το 1959, κατασκευάζεται μεγάλο μεταλλικό υπόστεγο στην περιοχή του Βασιλικού Περιπτέρου, γίνονται τα εγκαίνια του εντευκτηρίου και εστιατορίου των υπαλλήλων και εργατών του Ο.Λ.Π. και ολοκληρώνονται τα μεγάλα λιμενικά έργα του Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων 2.600 μέτρων νέων κρηπιδωμάτων.

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

Το 1961 κατασκευάζονται δύο νέες μεγάλες αποθήκες στην ακτή Βασιλειάδη του λιμανιού.

Το 1964 ολοκληρώνεται η επέκταση του κτιρίου και της Σιταποθήκης, και ξεκινάει η λειτουργία της Ιχθυόσκαλας Κερασινίου.

Το 1966 αρχίζει η κατασκευή του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου και παραχωρούνται τα λιμάνια Ζέας – Φρεατύδας στον Ε.Ο.Τ. (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού).

Το 1967 αρχίζει η λειτουργία των δύο πλωτών δεξαμενών στο Πέραμα.<sup>5</sup>

Το 1968 Ο Ο.Λ.Π. βρίσκεται από την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1973 αρχίζει η κατασκευή της προβλήτας Ι στο Νέο Ικόνιο.

---

<sup>5</sup> <https://www.olp.gr>

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

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

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

Το 1980 Προμήθεια δύο νέων γερανογεφυρών για containers και εγκατάστασή τους στην Ακτή Βασιλειάδη και την προβλήτα Ι.

Το 1981 Ολοκληρώνεται η μελέτη του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού για το λιμάνι του Πειραιά.

Το 1982 Συγκροτείται το νέο Διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.Π. με 14 μέλη σύνθεση που καταρτίζει το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα. Επίσης πραγματοποιείται προμήθεια 17 ηλεκτρονικών γερανών και τριών ρυμουλκών των 500 HP.

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

Το 1984, αποσυμφόρηση πολλών χωρών του κεντρικού λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Τα αυτοκίνητα TIR μεταφέρονται στο Νέο Ικόνιο. Την ίδια χρονιά δεντροφυτεύεται η περιοχή του κεντρικού λιμανιού και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραιϊκού τείχους, στην περιοχή Παλατάκι.<sup>6</sup>

Επίσης, αξιοποιείται ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός ως εκθεσιακός χώρος, με την οργάνωση διεθνών εκθέσεων.

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

---

<sup>6</sup> <https://www.olp.gr>



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

Το 1987 εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στον Ν Ικόνιο ύψους 9,5 δις δραχμές.

Το 1988 δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζόμενους του Ο.Λ.Π. στην προβλήτα III. Το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού και ιδρυτή του οργανισμού. Πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων, μήκους 400 μέτρων και επιφάνειας 100.000 τετρ μέτρων. Μελέτη κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων στο κεντρικό λιμάνι.

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

Το 1993 παράδοση προς εκμετάλλευση νέας αποθήκης εκκένωσης containers επιφάνειας 20.000 τμ στο Σταθμό "Ελευθέριος Βενιζέλος". Δημοπράτηση κατασκευής δυτικής προβλήτας στον ίδιο Σταθμό, ύψους 12 δις δραχμών και κατάρτισης προκαταρκτικού σχεδίου ανάπτυξης λιμενικού συγκροτήματος Ο.Λ.Π. για την πενταετία 1993 – 1997.

Το 1994-95 επέκταση κρηπιδωμάτων σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Ικονίου και μεταφορά 2 γερανογεφυρών από το dock 3 / Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο.<sup>7</sup>

Το 1995-96 συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση με "Σχιστό" και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως, γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π., ΟΣΕ για την σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού – Θριασίου.

Το 1999 ψηφίστηκε νόμος με τον οποίο μετατρέπεται ο Ο.Λ.Π. σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. χρηματοδοτείται από την

---

<sup>7</sup> <https://www.olp.gr>

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους.

Το 2002 υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Το 2003 Ο Ο.Λ.Π. εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό δημόσιο ποσοστού 25,5% υφισταμένων μετοχών κυριότητας του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8<sup>η</sup> Αυγούστου 2003.

Το 2004 ολοκληρώθηκε το πρόγραμμα της Ολυμπιακής φιλοξενίας με απόλυτη επιτυχία στο Λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα αφορούσε στην άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία – πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά.<sup>8</sup>

## 1.2 Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης

### 1.2.1 Γενικά

#### Εικόνα 2 Λιμάνι της Θεσσαλονίκης



Πηγή: <https://www.thpa.gr/>

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από φωτογραφία με drone»

---

<sup>8</sup> <https://www.olp.gr>

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για πάνω από 2.300 χρόνια, από της ιδρύσεως του το 315/6 π.Χ. έως και σήμερα, αποτελεί τον σημαντικότερο λιμάνι της Μακεδονίας και έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του, είναι ο μεγαλύτερος λιμένας διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των 15 περίπου εκατομμυρίων κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας του.

Βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Θερμαϊκού κόλπου, στο βόρειο τμήμα της ανατολικής Μεσογείου, προς τα δυτικά του κεντρικού της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η προσέγγιση των πλοίων πραγματοποιείται με φυσικό κανάλι μεγάλου βάθους το οποίο δεν χρειάζεται εκβάθυνση.

Καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμύρια τμ και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων.

Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκους 6200 μέτρων με βύθισμα της θάλασσας έμπροσθεν αυτών έως 12 μέτρα και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τμ, κατάλληλες για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.

Διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις για τη διακίνηση υγρών καυσίμων και είναι συνδεδεμένο με τον διασυνοριακό αγωγό μεταφοράς υγρών καυσίμων, βρίσκεται δε κοντά στον διεθνή αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου.

Λόγω του εύκρατου κλίματος, της καλά προστατευμένης από καιρικές συνθήκες πρόσβασης, της ύπαρξης κυματοθραύστη μήκους 1.000μ που προστατεύει από τους νοτίους ανέμους, της σχεδόν μηδαμινής παλίρροιας (μέγιστο ύψος 0,7 μ) και των ασφαλών εγκαταστάσεων του λιμένος η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων και η αποβίβαση / επιβίβαση των επιβατών σε πλοία, πραγματοποιείται απρόσκοπτα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.<sup>9</sup>

Τμήμα του λιμένος αποτελεί η Ελεύθερα Ζώνη (ελέγχου τύπου I: ύπαρξη περιφραξής, τελωνειακός έλεγχος των εμπορευμάτων στα σημεία εσόδου – εξόδου, έλεγχος προσώπων και οχημάτων) του λιμένος της Θεσσαλονίκης, η

---

<sup>9</sup> <https://www.thpa.gr/>

οποία από το 1995 λειτουργεί σύμφωνα με Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικά. Διαθέτει πυκνό οδικό δίκτυο, το οποίο ενώνεται απευθείας, παρακάμπτοντας την πόλη, με το εθνικό και διεθνές οδικό δίκτυο.

Όλα τα κρηπιδώματα του λιμένος διαθέτουν διπλέ / τριπλές σιδηροδρομικές γραμμές και είναι συνδεδεμένα με το εθνικό και διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο. Βρίσκεται στη διασταύρωση σπουδαίων χερσαίων δικτύων μεταφοράς, Ανατολής – Δύσης (Εγνατία Οδός) και Νότου – Βορρά (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι ή Ειδομένη) ο οποίος συνεχίζει προς βορρά αφενός ως διάδρομος Ανατολής – Ανατολικής Μεσογείου, του Κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς ( TEN-T Core Network Corridor Orient – East med), αφετέρου ως πανευρωπαϊκός διάδρομος Δέκα Χ.

Έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος στο Λιμενικό Σύστημα της Χώρας (ΦΕΚ 202β/16.2.07) και ένας από τους πέντε ελληνικούς λιμένες που ανήκει στο Κεντρικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

Απέχει ένα χιλιόμετρο από τον Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και 16 χιλιόμετρα από το Διεθνές Αεροδρόμιο της πόλης.

### **1.2.2 Ιστορία**

Κατά τις πρώτες δεκαετίες, μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης από τον Σουλτάνο Μουράτ τον Β' το 1430, η πόλη σχεδόν ερήμωσε. Η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της ξαναβρήκε σιγά-σιγά την παλιά της αίγλη μετά τον εποικισμό της από, Έλληνες, Τούρκους και Ισραηλίτες (1470 Ασκεναζίμ από Γερμανία και Ουγγαρία, 1492 Σεφαρδίμ από Ισπανία).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέθηκε με τακτικές θαλάσσιες γραμμές με όλα τα γνωστά λιμάνια της Μεσογείου και εξυπηρετούσε με μεγάλη επιτυχία τις ανάγκες της μεγάλης ενδοχώρας του, καθιστώντας το ξανά ένα από τα πρώτα λιμάνια της Ανατολής.

Το 1870 κατεδαφίσθηκε το παραλιακό τείχος της πόλης και το 1876 κατασκευάσθηκε η προκουαία της σημερινής παλιάς παραλίας.<sup>10</sup> Το 1871 κατασκευάσθηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Σκοπίων, η οποία

---

<sup>10</sup> <https://www.thpa.gr/>

το 1888 ενώθηκε με το Βελιγράδι, συνδέοντας έτσι την Θεσσαλονίκη με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το 1893 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας – Μοναστηρίου και το 1895 η γραμμή Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης – Κωνσταντινούπολης.

Η σύγχρονη ιστορία του λιμένος ξεκινάει την τελευταία δεκαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα με την επέκταση της προκυμαίας της Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα και τη δημιουργία τμήματος της ανατολικής πλευράς, της σημερινής 1<sup>ης</sup> προβλήτας.

Το 1904, υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της Τουρκίας και της Γαλλίας για την κατασκευή και εκμετάλλευση νέων έργων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Την κατασκευή των έργων αναλαμβάνει η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρεία Societe Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique, με δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών έως το 1944. Σε μικρό χρονικό διάστημα, ολοκληρώνεται η 1<sup>η</sup> προβλήτα και κατασκευάζεται το κρηπίδωμα μεταξύ της 1<sup>ης</sup> και 2<sup>ης</sup> προβλήτας, το ανατολικό κρηπίδωμα του 2<sup>ης</sup> προβλήτας, τμήμα του σημερινού κυματοθραύστη, σιδηροδρομικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, φωταερίου και υπονόμων καθώς και αποθήκες επί της 1<sup>ης</sup> προβλήτας. Επίσης αγοράστηκαν οι πρώτοι γερανοί για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα πλοία.

Έως το 1912 ολοκληρώνεται και η κατασκευή του κτιρίου των Τελωνείων, έργο σχεδιασμένο από τον λεβαντίνο αρχιτέκτονα Alexandre Vallaury και είναι κατασκευασμένο από τον αρχιτέκτονα Ελί Μοδιανό. Στις 26 Οκτωβρίου του 1912 η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της απελευθερώνονται από τον Ελληνικό Στρατό. Με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων (1913) και τον καθορισμό των συνόρων των Βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετούσε μεγάλη έκταση της Βαλκανικής χερσονήσου, περιόρισε την ενδοχώρα του στην Ελληνική επικράτεια (περίπου 80 χλμ βόρεια της Θεσσαλονίκης).<sup>11</sup>

Για την εξυπηρέτηση του Γιουγκοσλαβικού διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω του λιμένος της Θεσσαλονίκης, ιδρύθηκε λόγω των φιλικών σχέσεων των δύο χωρών, το έτος 1923, η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της

---

<sup>11</sup> <https://www.thpa.gr/>

Θεσσαλονίκης, η οποία εγκαταστάθηκε σε περιτειχισμένο χώρο 94.000 τμ που περιελάμβανε την προβλήτα 2 με κρηπίδωμα εξυπηρέτησης των πλοίων το κρηπίδωμα 9. Η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη καταργήθηκε το 1975 και μετά τη λήξη των παρατάσεων της σύμβασης το 1995, τα γιουγκοσλαβικά εμπορεύματα διακινούνται από την Ελεύθερη Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης χωρίς ειδικές διατάξεις. Κατά την διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνεται από το γερμανικό στρατό και λόγω του συνεχούς βομβαρδισμού του, από την Αγγλική και Αμερικάνικη Αεροπορία καθώς επίσης και την ανατίναξη των εναπομεινάντων εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους, σχεδόν το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκε.

Από το τέλος του Β παγκοσμίου πολέμου έως και σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά, καταρχήν με την αποκατάσταση των εγκαταστάσεων και μετέπειτα με την κατασκευή νέων προβλητών, αποθηκευτικών χώρων, οδικών αξόνων και σιδηροδρομικών γραμμών, με ταυτόχρονη αγορά σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού. Αμέσως μετά τον πόλεμο το έτος 1946, κατασκευάζεται η 3<sup>η</sup> προβλήτα (προβλήτα Λαγκασαίρ). Το 1962 ολοκληρώνεται η 4<sup>η</sup> προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρ) και το 1966 η 5<sup>η</sup> προβλήτα. Το 1972 άρχισε η κατασκευή της 6<sup>ης</sup> προβλήτας, της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα ολοκληρώθηκε έως το 1989, χρόνο έναρξης της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης – αφαίρεσης ιλύος – επιχωμάτωσης της βάσης του 6<sup>ου</sup> προβλήτα, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάζεται η απευθείας, με παράκαμψη της πόλης, οδική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> <https://www.thpa.gr/>

### 1.3 Στρατηγική και Όραμα των Λιμένων

✓ Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.000 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της. Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνική οικονομίας και των καταναλωτών. Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> <https://www.olp.gr>

### Εικόνα 3 Γεωγραφικός Χάρτης



Πηγή : <https://www.olp.gr/>

«Χάρτης που απεικονίζει την απόσταση του λιμένος Πειραιά από τα γειτονικά λιμάνια»

#### **Πλεονεκτήματα για το λιμάνι του Πειραιά:**

- Η γεωγραφική θέση του λιμανιού είναι ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα καθώς αποτελεί σταυροδρόμι τριών ηπείρων Ασίας – Ευρώπης – Αφρικής.
- Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων.
- Λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II.
- Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 μέρες το χρόνο.
- Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων.
- Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου.
- Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού.<sup>14</sup>
- Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

<sup>14</sup> Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' Εκδόσεις Interbooks



✓ Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το πλησιέστερο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες των Βαλκανίων, παρέχει ασφάλεια στα διακινούμενα φορτία και εξυπηρετεί πλοία μεγάλου βάθους. Διαθέτει πολλά πλεονεκτήματα, λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων 24 ώρες, λειτουργία συμβατικού λιμένα σε δύο βάρδιες με υψηλού επιπέδου εξοπλισμό και η «Ελεύθερη ζώνη» είναι μια από τις 58 που λειτουργούν στην ΕΕ και στόχο έχει την διευκόλυνση και την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των κρατών της ΕΕ και των τρίτων χωρών.

Στόχος της εταιρίας αυτής είναι η αύξηση της παρουσίας των μετόχων της, με το να διατηρηθεί το λιμάνι στην θέση στην οποία βρίσκεται που θεωρείται σημαντικότερη στα Βαλκάνια, με την ενίσχυση του ρόλου του στην Ανατολική Μεσόγειο και την εξέλιξη του στις αγορές της Νοτιανατολικής Ευρώπης με την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων.

Στόχος της εταιρείας είναι να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές. Επίσης παρέχει αποτελεσματικές υπηρεσίες προς τους πελάτες της εξασφαλίζοντας ένα ασφαλές και υγιές εργασιακό περιβάλλον, γι αυτό και βρίσκεται σε διαρκή προσπάθεια εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού της αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών.<sup>15</sup>

### **1.3.1 Πρόγραμμα ανάπτυξης της COSCO**

#### ***Γενικά***

Επένδυση είναι η πράξη απόκτησης διαρκούς αγαθού, που γίνεται με σκοπό τη χρησιμοποίησή του, κατά τη διάρκεια της ζωής του, για την παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών. Η επένδυση δεσμεύει κεφάλαιο για πολλά χρόνια με την ελπίδα μελλοντικών ωφελειών και βέβαια αυτό συνεπάγεται κινδύνους.

Η επένδυση υπό ευρεία έννοια συνεπάγεται στέρση της δυνατότητας ικανοποίησης παρούσων αναγκών, η οποία γίνεται με την ελπίδα αποκόμισης ωφελειών στο μέλλον. Υπό αυτήν την έννοια λιμενική επένδυση αποτελούν οι δαπάνες για την απόκτηση κρηπιδωμάτων, κυματοθραυστών, γερανών, μεταφορικών μέσων, κτιρίων κ.λπ., καθώς και οι δαπάνες για την αύξηση του μελλοντικού δυναμικού μιας επιχείρησης ή την εκπαίδευση του προσωπικού.

---

<sup>15</sup> <https://www.thpa.gr/>

## Κατηγορίες των λιμενικών επενδύσεων

Τις λιμενικές επενδύσεις μπορούμε να τις διακρίνουμε ανάλογα με:

α. Τη νομική μορφή του υποκειμένου.

Οι επενδύσεις στα λιμάνια μπορεί να γίνονται από τον ιδιωτικό ή τον δημόσιο τομέα. Συνήθως στην πράξη οι επενδύσεις για τα βασικά έργα υποδομής γίνονται από το δημόσιο τομέα και οι επενδύσεις σε ανωδομή γίνονται τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από το δημόσιο τομέα.

β. Τον ειδικό ή ενδιάμεσο σκοπό της λιμενικής επιχείρησης.

Επενδύσεις αντικατάστασης και ανανέωσης του λιμενικού εξοπλισμού. Οι επενδύσεις αυτές επιτρέπουν τη διατήρηση και σε πολλές περιπτώσεις και την αύξηση της επίδοσης του παραγωγικού μηχανισμού των τερματικών σταθμών.<sup>16</sup>

- Επενδύσεις εκσυγχρονισμού. Οι επενδύσεις αυτές συντελούν στην αύξηση της παραγωγικότητας του λιμενικού σταθμού, ή με τη μείωση των εισροών, ή με τη μείωση του κόστους ή τέλος με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.
- Επενδύσεις ανάπτυξης. Αυτές επιτρέπουν τη μεγέθυνση της παραγωγικής ικανότητας ή την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων (π.χ. μια λιμενική επιχείρηση αναπτύσσει ένα νέο τερματικό σταθμό για τη διαχείριση χύδην φορτίων, ενώ μέχρι τώρα η παραγωγική διαδικασία αφορούσε μόνο στη διαχείριση Ε/Κ).
- Επενδύσεις "γοήτρου". Οι επενδύσεις αυτές συντελούν στη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για τη λιμενική επιχείρηση, ενισχύουν την διαπραγματευτική ικανότητα και συμβάλουν στην αύξηση της πελατείας (γίνονται κύρια σε λιμάνια που δρουν σε ανταγωνιστική αγορά).
- Επενδύσεις κοινωνικές. Οι επενδύσεις αυτές αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και στην εκπλήρωση υποχρεώσεων που επιβάλλονται από την υπάρχουσα νομοθεσία. (Στην περίπτωση αυτή τα οφέλη που θα προκύψουν από την επένδυση δεν αφορούν άμεσα στη λιμενική επιχείρηση αλλά κυρίως στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο).

γ. Το χρόνο κατασκευής και εκμετάλλευσης:

---

<sup>16</sup> Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' Εκδόσεις Interbooks

- Επενδύσεις των οποίων η κατασκευή γίνεται εντός μιας περιόδου (μήνας, χρόνος) και η εκμετάλλευση διαρκεί πολλές περιόδους.

- Επενδύσεις των οποίων η κατασκευή και η εκμετάλλευση διαρκούν πολλές περιόδους (π.χ. τα περισσότερα από τα λιμενικά έργα υποδομής).

δ. Τη φύση του Αγαθού

- Υλικές Επενδύσεις. Κατασκευή αποβάθρων, αποθηκών, αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού.

- Άυλες Επενδύσεις. Η διαφήμιση, η εκπαίδευση του προσωπικού, τα ερευνητικά προγράμματα κ.λπ.<sup>17</sup>

### **Σκοποί της λιμενικής επένδυσης**

Οι σκοποί μιας λιμενικής επένδυσης διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι και εξαρτώνται από το λιμενικό έλεγχο, τη λιμενική ανάπτυξη, το ρόλο και τους στόχους του λιμενικού κλπ. Ο πιο συνηθισμένος στόχος είναι τα άμεσα ή έμμεσα οικονομικά οφέλη που θα αποφέρει η νέα επένδυση στην επιχείρηση. Ο στόχος για υψηλά επίπεδα απόδοσης του κεφαλαίου υπάρχει πάντα στα λιμενικά αλλά υπάρχουν διάφορα μειονεκτήματα συγκέντρωσης σ' αυτό το στόχο αφού:

- Δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου για όλα τα λιμάνια της ίδιας χώρας ή ακόμα για διαφορετικά λιμάνια που ανήκουν σε μια λιμενική αρχή,

- Υπάρχουν στο κόστος ευκαιρίας των χρημάτων μεταξύ διαφορετικών λιμενικών οργανισμών,

- Υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές στα επιτόκια σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, και,

- Οι μέθοδοι που υπολογίζονται οι αποσβέσεις διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι.

Οι επενδύσεις στα λιμάνια όμως πέρα από τα οφέλη για τη συγκεκριμένη επιχείρηση έχουν πολύπλευρες και πολύπλευρες επιπτώσεις στην οικονομική και την κοινωνική ζωή μιας χώρας αφού:

- Διευρύνουν την παραγωγική δυναμικότητα της οικονομία.

- Προσφέρουν νέες ευκαιρίες απασχόλησης και περιορίζουν την ανεργία.

---

<sup>17</sup> Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' Εκδόσεις Interbooks

α. Τα επίπεδα του κόστους παραγωγής των λιμενικών υπηρεσιών:

- Το επίπεδο του κόστους (μέσου, μέσου μεταβλητού, οριακού κόστους συμφόρησης, κοινωνικού κόστους).
- Ο δέκτης του πληθωρισμού.
- Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες.

β. Το επίπεδο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Ο περιορισμός του χρόνου παραμονής, η ταχύτητα χειρισμού του φορτίου και η ασφάλεια είναι τα βασικότερα από τα χαρακτηριστικά της ποιότητας της λιμενικής υπηρεσίας.<sup>18</sup>

γ. Η οικονομική κατάσταση της λιμενικής επιχείρησης και οι επιδιώξεις του επιχειρηματία

- Βιωσιμότητα.
- Αναγκαιότητα και ύψος νέων επενδύσεων.
- Ταμειακή ρευστότητα.

### **COSCO επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά**

Οι επενδύσεις της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά ξεπερνούν συνολικά το 1 δις ευρώ, από το 2010 και μετά. Με την κατασκευή του Προβλήτα 2 και Προβλήτα 3 ο όμιλος Cosco Shipping υλοποίησε επενδύσεις που ξεπερνούν τα 600 εκατ. ευρώ με αποτέλεσμα τις άριστες υπηρεσίες στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία ξεπερνούν πλέον σε αριθμό τα 7,2 εκατομμύρια TEU ετησίως. Σε παγκόσμιο επίπεδο η βελτίωση στην κατάταξη του ήταν θεαματική, καθώς από την 93<sup>η</sup> θέση το 2010, ανέβηκε το 2020 στην 26<sup>η</sup> θέση.

Επισημαίνεται, δε ότι, από τον Απρίλιο του 2016, μετά από ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας ως ο βασικός έως τότε μέτοχος του ΟΛΠ προχώρησε σε συμφωνία με την Cosco Shipping Corporation Limited, η οποία προσέφερε το ποσό των 368,5 εκατ. ευρώ, αναφορικά με την εξαγορά του πλειοψηφικού ποσοστού του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού.

---

<sup>18</sup> Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' Εκδόσεις Interbooks

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τον ΟΛΠ απορρέουν υποχρεωτικές επενδύσεις από τη σύμβαση παραχώρησης της τάξεως των 294 εκατ. ευρώ, όπου αναφορικά με αυτές έχουν ήδη δαπανηθεί πάνω από 100 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, σύμφωνα με πληροφορίες από τον ΟΛΠ, ο όμιλος Cosco Shipping οδήγησε σε περαιτέρω αύξηση της άμεσης τόνωσης της τοπικής οικονομίας μέσω ενίσχυσης του ανεφοδιασμού πλοίων. Συγκεκριμένα, από το 2010, μόνο από το στόλο της Cosco Shipping 3.937 πλοία κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά, των οποίων οι ανάγκες ανεφοδιασμού καλύφθηκαν εξολοκλήρου από τοπικούς προμηθευτές, οι οποίοι συμπεριλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε προμήθειες νερού, καυσίμων και σίτισης.<sup>19</sup>

Επισημαίνεται ότι η συνεισφορά του ΟΛΠ στο ΑΕΠ για το 2020 ανήλθε στο 0,78%

### **Κοινωνική ευθύνη**

Πέραν των έργων και των επενδύσεων ο ΟΛΠ εστιάζει στην προσφορά στους πολίτες και τις τοπικές κοινωνίες, η μέριμνα για το περιβάλλον και η δίκαιη διακυβέρνηση. Εντός αυτού του πλαισίου ο ΟΛΠ σε ετήσια βάση εφαρμόζει ένα πλήρες και συστηματικό πρόγραμμα στήριξης των ευπαθών και ευάλωτων ομάδων, καταπολέμησης της φτώχειας, ενίσχυση του αθλητισμού και στήριξη της νέας γενιάς ως προς την εκπαιδευτική διαδικασία και άλλες δράσεις.

Ειδικότερα, ο Οργανισμός μέσω της COSCO Shipping Charity Foundation (του φιλανθρωπικού ιδρύματος της COSCO Shipping, του βασικού μετόχου του ΟΛΠ) και σε συνεργασία με τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό τα έτη 2019 και 2020 πρόσφερε υλοποιώντας το πρόγραμμα «Children Included», το ποσό των 500.000 χιλιάδων ευρώ για τη στήριξη πάνω από 4.000 παιδιών που απειλούνται με κοινωνικό αποκλεισμό με δεδομένο το πρόβλημα της οικονομικής δυσχέρειας των οικογενειών τους.

Παράλληλα, το Φιλανθρωπικό Ίδρυμα της COSCO κατά τη διάρκεια της περιόδου 2018-2019 ενίσχυσε οικονομικά με το ποσό των 100.000 χιλ. ευρώ την Ελληνική Παραολυμπιακή Επιτροπή με σκοπό τη στήριξη πολλών αθλητών με αναπηρία ώστε να πραγματοποιήσουν τους στόχους τους και να

---

<sup>19</sup> <https://naftemporiki.gr/>

προετοιμάσουν τη συμμετοχή τους για τους χειμερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του 2022.

Ωστόσο, όλα τα έργα και οι επενδύσεις λαμβάνουν υπόψη την προστασία και τον σεβασμό του περιβάλλοντος αλλά και την προσπάθεια που γίνεται σε παγκόσμιο επίπεδο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Όπως επισημαίνεται, ο ΟΛΠ παραμένοντας συνεπής ως προς τις ευθύνες του απέναντι στο περιβάλλον έχει ως βασικό του στόχο και προτεραιότητα τη μείωση της επίδρασης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας στο περιβάλλον.<sup>20</sup>

Ως εκ τούτου ο Οργανισμός έχει ήδη υιοθετήσει και υλοποιήσει μια σειρά από ενέργειες και δράσεις με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, χρησιμοποιεί εναλλακτικές πηγές ενέργειας, μεριμνά για τη σωστή διαχείριση των απορριμμάτων, τη μείωση του θορύβου και τη διατήρηση της ποιότητας των νερών του Λιμένα.

Ως μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου EcoPorts προετοιμάζει μια ετήσια αναφορά αυτοδιάγνωσης σε σχέση με το πώς αντιμετωπίζει τα κρίσιμα περιβαλλοντικά ζητήματα στον Λιμένα, την οποία πληροφορούνται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Επιπλέον, ο Οργανισμός εφαρμόζει μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική προσέγγιση διαχείρισης, πιστοποιημένη από το European Port Environmental Review System, το οποίο αφορά αποκλειστικά σε λιμάνια, ενώ είναι παραγωγός ενέργειας και ήδη από το 2016 λειτουργεί έναν φωτοβολταϊκό σταθμό 430 KWp εντός της περιοχής του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων παράγοντας ενέργεια από ηλιακά πάνελ.

Τέλος, επισημαίνει ότι ο ΟΛΠ επενδύει στο ανθρώπινο δυναμικό του, το οποίο σήμερα ξεπερνάει τους 1.000 εργαζόμενους, για τους οποίους φροντίζει και μεριμνά υπεύθυνα για την εξασφάλιση άριστων συνθηκών εργασίας προσφέροντας ταυτόχρονα πολλά πλεονεκτήματα, παροχές και ευκαιρίες εκπαίδευσης και εξέλιξης. Ο Οργανισμός προωθεί ίσες ευκαιρίες και προστατεύει τη διαφορετικότητα με τη διοίκηση να μην αποδέχεται κανένα είδος διάκρισης είτε αναφορικά με την επιλογή προσωπικού, τις αποδοχές, την εκπαίδευση και λοιπές εργασιακές δραστηριότητες.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> <https://naftemporiki.gr/>

<sup>21</sup> <https://naftemporiki.gr/>

### 1.3.2 Επενδύσεις και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Ο σχεδιασμός της ΟΛΘ ΑΕ διαμορφώνεται με βάση τους στρατηγικούς στόχους της εταιρείας για τη βιώσιμη ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης ως σημαντικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και θαλάσσιας πύλης των εμπορευμάτων από και προς τη ΝΑ Ευρώπη. Προτεραιότητα του αναπτυξιακού σχεδιασμού αποτελούν:

- Η επέκταση της λιμενικής υποδομής με βαθύτερα κρηπιδώματα ώστε να εξυπηρετούνται και τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου.
- Η προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού σύγχρονης τεχνολογίας και υψηλών αποδόσεων.
- Η εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας για την αποτελεσματικότερη παροχή λιμενικών υπηρεσιών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών του λιμένα.
- Η βιώσιμη ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης υλοποιώντας μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων της λειτουργίας της ΟΛΘ ΑΕ.
- Η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για την κρουαζιέρα και τον θαλάσσιο τουρισμό.

Η ΟΛΘ ΑΕ έχει εκπονήσει ένα σύγχρονο Master Plan, που περιλαμβάνει τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της, το οποίο υποβλήθηκε προς έγκριση στο αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σκοπός της εκπόνησης της μελέτης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Ανάπτυξης (MASTER PLAN) είναι αφενός η αντιμετώπιση των υφιστάμενων και μελλοντικών αναγκών του λιμένα, ώστε να ανταποκρίνεται με επιτυχία στο λιμενικό ανταγωνισμό ( ως προς την ταχύτητα, ασφάλεια και οικονομία των προσφερόμενων υπηρεσιών) ως σημαντικός Λιμένας – Πύλη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αφετέρου ο σωστός προγραμματισμός της μελλοντικής εξέλιξης και ανάπτυξης του λιμένα με γνώμονα τα τεχνοοικονομικά στοιχεία, από την άποψη τόσο της κατασκευής έργων (λιμενικών ή έργων επιδομής),

όσο και προμήθειας κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού/συστημάτων διαχείρισης φορτίων.<sup>22</sup>

Κύριος στόχος της σύναξης του Προγραμματικού Σχεδίου Ανάπτυξης για την Ο.Λ.Θ. Α.Ε., με ορίζοντα εικοσιπενταετίας (έτος 2040), είναι ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός τν διαφόρων τομέων – εγκαταστάσεων κατά μέγεθος και θέση, έτσι ώστε στο διατιθέμενο χώρο της χερσαίας ζώνης λιμένα να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργικότητα και η μέγιστη δυναμικότητα εξυπηρέτησης.

Η στρατηγική της ΟΛΘ ΑΕ έχει ως στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμενικών λειτουργιών με την προσφορά νέας χωρητικότητας, της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, την εξέλιξη του σε smart port, καθώς και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της γεωγραφικής θέσης του Λιμένα, με σκοπό ο Λιμένας Θεσσαλονίκης να κατέχει στρατηγική θέση, για τα εμπορεύματα προέλευσης/προορισμού, στο σύστημα των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου και της ΝΑ Ευρώπης.

Οι στρατηγικοί στόχοι της ΟΛΘ ΑΕ είναι οι παρακάτω:

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του Λιμένος Θεσσαλονίκης όσον αφορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να καταστεί ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) σημαντικός κόμβος συνδυασμένων μεταφορών για τα Ε/Κ transit στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης και τα εγχώρια Ε/Κ. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ο ΣΕΜΠΟ σχεδιάζεται να επεκταθεί σε βαθύτερα κρηπιδώματα βάθους -16m, ώστε να εξυπηρετεί τα μεγάλα πλοία τακτικών γραμμών.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής του θέση στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης ως λιμένα διακίνησης συμβατικού φορτίου transit και στον ελληνικό χώρο ως κύριου λιμένα διακίνησης συμβατικού φορτίου. Για την επίτευξη αυτού του στόχου σχεδιάζεται να επεκταθεί το ανατολικό μέρος του προβλήτα 6 σε βαθύτερα κρηπιδώματα βάθους -16m, για την εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 100.000 τόνων.
- Αύξηση της δραστηριότητας διερχόμενης κρουαζιέρας και ανάπτυξη μεσοπρόθεσμα της κρουαζιέρας αφετηρίας (home port).<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> <https://www.thpa.gr/>



- Προσέλκυση διακίνησης Ro-Ro (πλοίο) από τουρκικούς λιμένες του Αιγαίου προς την Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια.
- Αξιοποίηση και ανάπτυξη των χωρών και διαθέσιμων κτιριακών υποδομών του λιμένα για σύγχρονες λιμενικές δραστηριότητες, καθώς και για επιχειρηματικές και πολιτικές – κοινωνικές δραστηριότητες που συνδέουν την πόλη με το λιμένα.
- Ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής λειτουργίας από και προς τα νησιά του Αιγαίου

### **Ευρωπαϊκά Προγράμματα**

Η ΟΛΘ ΑΕ έχει σημαντική εμπειρία συμμετοχής σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα πολυτελούς συνεργασίας σχετικά με την έρευνα και την υλοποίηση πιλοτικών εφαρμογών στους τομείς των πολυτροπικών μεταφορών και logistics καθώς και στη διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης συνδεδεμένων με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Την περίοδο αυτή υλοποιεί τα παρακάτω ερευνητικά έργα:

#### 1. LOGIMATIC (Χρηματοδοτικό εργαλείο: Horizon 2020).

Το έργο αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη των τεχνολογικών λύσεων για την αυτοματοποίηση εργασιών των οχημάτων στοιβάσας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα την εύκολη θέση εντοπισμού (πλοήγησης), οι οποίες ελαχιστοποιούν την ανάπτυξη των υποδομών και βελτιώνουν τις λιμενικές λειτουργίες μειώνοντας έτσι το κόστος και τις επενδύσεις.

Στόχοι:

- Αυτοματοποιημένη πλοήγηση στα μηχανήματα στοιβάσας με βάση τα δορυφορικά συστήματα αλλά και τους αισθητήρες.
- Εφαρμογή του συστήματος GIS που είναι συμβατό με το Μηχανογραφικό Σύστημα ΣΕΜΠΟ για την βελτιστοποίηση των διαδρομών και την διαχείριση των μηχανημάτων.
- Εφαρμογή μεθόδων ασφαλείας για την ανίχνευση παρεμβάσεων.
- Αξιολόγηση των επιπτώσεων με την χρήση της προσομοίωσης.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> <https://www.thpa.gr/>

<sup>24</sup> <https://www.thpa.gr/>

- Ενσωμάτωση, αξιολόγηση και εφαρμογή των λύσεων σε πραγματικό περιβάλλον.

## 2. SUPAIR (Χρηματοδοτικό εργαλείο: Interreg – ADRION)

Ο ΟΛΠ συμμετέχει ως εταίρος στο έργο SUPAIR “Sustainable Ports in the Adriatic – Ionian Region”

Στόχοι:

- Το λιμάνι αποτελεί τον κύριο κόμβο των συστημάτων μεταφορών στη θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής – Ιονίου.
- Η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι απαραίτητη για την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.
- Το έργο εστιάζει στην εξοικονόμηση ενέργειας και την μείωση των ρύπων.
- Βιώσιμα και χαμηλού άνθρακα λιμάνια σε πολλές περιοχές.
- Αναπτύσσει λειτουργικά σχέδια σε επτά λιμάνια εταίρους του έργου ολοκληρωμένα με τεχνικές και οικονομικές μελέτες βιωσιμότητας.
- Φιλικά προς το περιβάλλον λιμενικά συστήματα με στόχο τη διεύρυνση και την προβολή της μεθοδολογίας και των αποτελεσμάτων του έργου.

Σχέδιο δράσης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

- Μελέτη για την ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης διαρκούς ροής φορτηγών οχημάτων στην λιμενική εγκατάσταση που στόχο έχει την μείωση του μήκους διαδρομής, αλλά και του χρόνου αναμονής με αποτέλεσμα την μείωση των ρύπων.
- Διαμόρφωση σχεδίου ενεργειακής διαχείρισης που θα αξιολογήσει και θα προτείνει λύσεις για την αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας, την εξοικονόμηση ενέργειας και την χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (πχ. εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάνελ).
- Τροποποίηση του υφιστάμενου πληροφοριακού συστήματος της ΟΛΘ ΑΕ για την παρακολούθηση των ενεργειακών καταναλώσεων, ένα σημαντικό εργαλείο για την διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά μελλοντικές επενδύσεις.<sup>25</sup>

## 3. ISTEN (Χρηματοδοτικό εργαλείο: Interreg – ADRION)

---

<sup>25</sup> <https://www.thpa.gr/>

Το ISTEN είναι ένα έργο που συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο του προγράμματος Interreg ADRIAN, στο οποίο συμμετέχουν 10 εταίροι από επτά ευρωπαϊκές χώρες. Αποτελείται από θαλάσσιους λιμένες όπως (το λιμάνι της Τεργέστης, το λιμάνι Κόπερ, την λιμενική αρχή Σίμπενικ, τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης), τρία ερευνητικά ινστιτούτα (Mediterranea University of Reggio Calabria, Επικεφαλής Εταίρος, το Ινστιτούτο Μεταφορών Logistics και το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογίας, το Περιφερειακό Συμβούλιο του Durres στην Αλβανία και το Εμπορικό Επιμελητήριο της Σερβίας.

**Σκοπός:**

Σκοπός έχει να συμβάλει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου λιμένων και κόμβων εφοδιαστικής αλυσίδας σε επίπεδο ADRIAN βελτιώνοντας τις διατοπικές συνδέσεις των θαλάσσιων λιμένων ADRIAN προς την ενδοχώρα και προωθώντας τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ροές και τις last-mile συνδέσεις προς το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφοράς: Βαλτικής – Αδριατικής, Μεσόγειο, Ανατολική Μεσόγειο, Σκανδιναβία – Μεσόγειος. Έτσι οι εταίροι συνεργάζονται με βασικούς θεσμικούς και ιδιωτικούς φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας και των διατροπικών μεταφορών, οι οποίοι συμμετέχουν σε Τοπικές Ομάδες Εργασίας που συναντώνται περιοδικά για την ανταλλαγή πληροφοριών και τον εντοπισμό των κύριων σημείων συμφόρησης σε τοπικό επίπεδο, τα οποία εμποδίζουν τον μετασχηματισμό των λιμένων σε αποδοτικούς κόμβους διατροπικών μεταφορών.

4. PIXEL (Port IoT για περιβαλλοντική μόχλευση

Η ΟΛΘ συμμετέχει ως εταίρος στο έργο αυτό, το οποίο χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα Smart, Green and Integrated Transport.

**Σκοπός:**

Το πρόγραμμα έχει στόχο την συνεργασία των λιμένων, μέσων μεταφοράς και πόλεων για τον μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.<sup>26</sup>

Έτσι το PIXEL μέσω του προγράμματος μοντελοποίησης και προσομοίωσης των λιμενικών διαδικασιών του λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά και των πιθανών

---

<sup>26</sup> <https://www.thpa.gr/>

περιβαλλοντικών επιπτώσεων παρέχει αυτοματοποιημένη βελτιστοποίηση της χρήσης των λιμενικών πόρων, και ως εκ τούτου, θα διευκολύνει την καλύτερη ενσωμάτωση του λιμένα, με την πόλη της Θεσσαλονίκης αλλά και με άλλους λιμενικούς φορείς.

5. DataPorts (Πλατφόρμα δεδομένων για τη σύνδεση γνωστικών λιμένων)  
Η ΟΛΘ είναι εταίρος στο έργο DataPorts (Data Platform for the Connection of Cognitive Ports, και συμμετέχει ως πάροχος δεδομένων, επικεφαλής του έργου, υπεύθυνος για την διάδοση και την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων του έργου.

Σκοπός του DataPorts είναι ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη, και η δημιουργία μιας πλατφόρμας ασφαλής και αξιόπιστης για την κοινή χρήση των δεδομένων και των συναλλαγών των λιμένων. Με την χρήση της πλατφόρμας αυτής ο ΟΛΘ ανοίγει νέους δρόμους και αποκτά νέες δυνατότητες με στόχο τον έλεγχο λειτουργιών σε πραγματικό χρόνο, περιγραφική ανάλυση, βελτιωμένη λήψη αποφάσεων, και ακριβή πρόβλεψη μελλοντικών γεγονότων και καταστάσεων. Τέλος ο ΟΛΘ μέσω του έργου παρέχει εφαρμογή για επαγγελματίες και επισκέπτες προσφέροντας έτσι πληροφορίες σχετικά με την κινητικότητα εντός και γύρο από τις εγκαταστάσεις της.<sup>27</sup>

#### **1.4 Πράσινο λιμάνι της Μεσογείου**

Το κόστος ρύπανσης του περιβάλλοντος

Όταν λέμε κόστος ρύπανσης από την παραγωγή των λιμενικών υπηρεσιών εννοούμε την επιβάρυνση της κοινωνίας από την θαλάσσια ατμοσφαιρική ρύπανση, την συμφόρηση στα οδικά δίκτυα κ.α. Το κόστος της περιβαλλοντικής ρύπανσης μπορεί να ιεραρχηθεί:

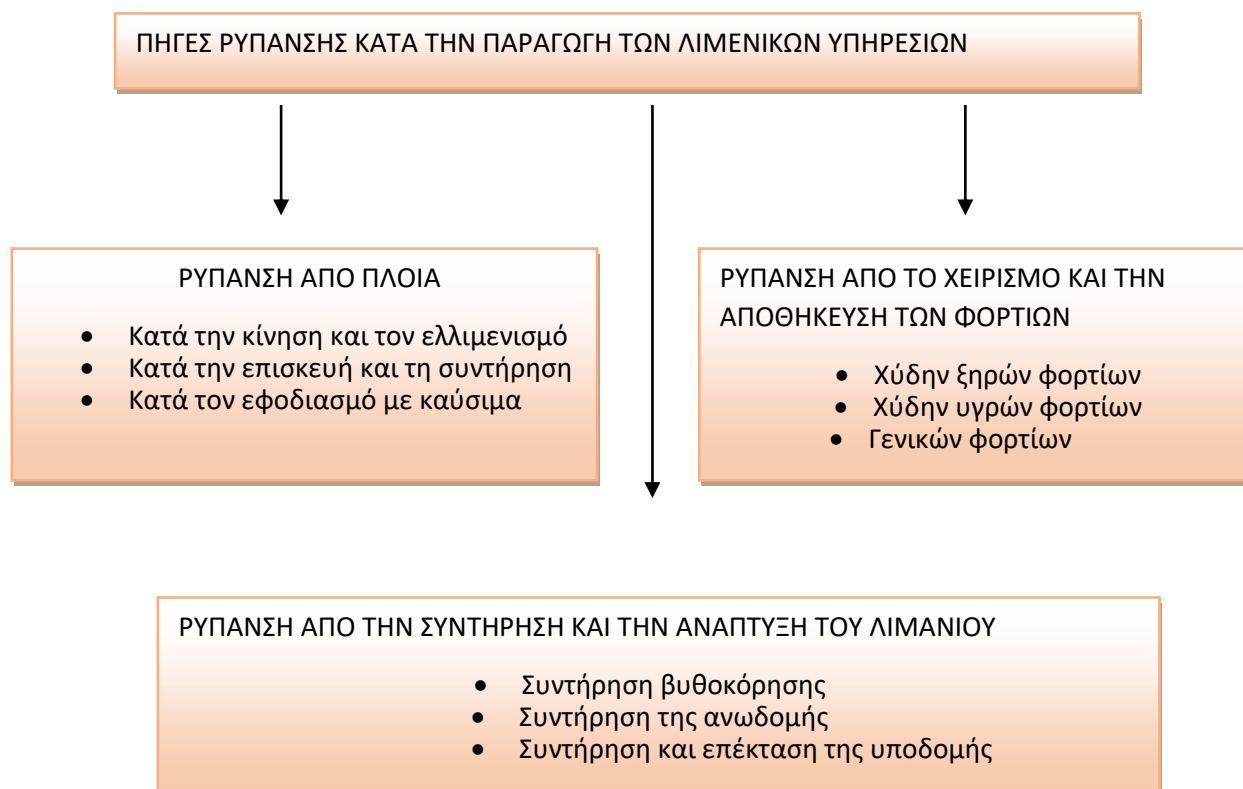
- a) Κόστος ατυχημάτων, οφείλεται σε γεγονότα τα οποία μπορεί να έχουν σοβαρές συνέπειες στο περιβάλλον της λιμενικής περιοχής (πυρκαγιές, εκρήξεις, διαρροές κ.λ.π.)
- b) Κόστος λειτουργίας, είναι το κόστος που αφορά σταθερές καθημερινές λειτουργίες.

---

<sup>27</sup> <https://www.thpa.gr/>

c) Γεγονότα που μπορεί να έχουν άμεσες συνέπειες όταν εξετάζονται ξεχωριστά, όταν συμβαίνουν όμως συχνά γίνονται επικίνδυνα όπως τα περιστασιακά μεγάλα ατυχήματα ( σκόνη από τον χειρισμό των φορτίων.<sup>28</sup>

#### **Εικόνα 4 Ρύπανση από τα πλοία «Διάγραμμα που απεικονίζει τις πηγές από τις οποίες προκύπτει η ρύπανση των λιμένων από τα πλοία»**



Πηγή: Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' Εκδόσεις Interbooks.

Τα κόστη αυτά μπορούν να ταξινομηθούν σε:

- κόστη από ρύπανση που δεν μπορούν να διορθωθούν (απώλεια ζωής, εμπορευμάτων, εξοπλισμού)
- κόστη που αντιστοιχούν στη ρύπανση (ρύπανση σε νερό και έδαφος)
- άμεσο κόστος (περιλαμβάνει κόστος εμπορευμάτων που έχουν καταστραφεί)
- έμμεσο κόστος (ζημίες στην εμπορική φήμη του λιμανιού ή την άσχημη εικόνα του λιμανιού).

Κόστος προστασίας του περιβάλλοντος

<sup>28</sup> Αγγελική Ι. Παρδάλη, (2007) 'Οικονομική και πολιτική των λιμένων' εκδόσεις Interbooks

Οι λιμενικές αρχές πρέπει να παίρνουν τα απαραίτητα μέτρα για την ενδεχόμενη ρύπανση. Αν γνωρίζουμε τις συνέπειες και την συχνότητα των ατυχημάτων, ο βαθμός κινδύνου μπορεί να εκτιμηθεί για κάθε είδος περιβαλλοντικής ρύπανσης. Κάλυψη κινδύνων ρύπανσης του περιβάλλοντος σημαίνει λήψη μέτρων για την προστασία τα περιβάλλοντος. Το κόστος προστασίας εξαρτάται από τα μέτρα προστασίας που υιοθετούνται κάθε φορά:

- a) υιοθέτηση κανόνων έτσι ώστε να αποφύγουμε μεγάλο μέρος της ρύπανσης.
- b) υιοθέτηση αντιρρυπαντικών τεχνολογιών, αγορά ειδικού εξοπλισμού και σκαφών.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι η σημαντικότερη εγκατάσταση στην περιοχή της Αθήνας, καθώς αποτελεί την μεγαλύτερη ελληνική υποδομή στην Ελλάδα με πολλαπλές λειτουργίες όπως χύδιν φορτία, εμπορευματοκιβώτια, κρουαζιέρες κλπ. Η επιβατική κίνηση του λιμανιού του Πειραιά είναι υψηλότερη στην Ευρώπη και τρίτη στον κόσμο και εξυπηρετεί περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Ο ΟΛΠ αποτελεί λιμάνι EcoPort και ανήκει στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο λιμένων.<sup>29</sup>

Το δίκτυο αυτό αποτελείται από Ευρωπαϊκά λιμάνια που έχουν αξιολογήσει την περιβαλλοντική τους επίδοση σύμφωνα με τη μέθοδο Ecoports Self Diagnosis Method (SDM) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων ESPO.

Τα μέλη του δικτύου EcoPorts είναι Ευρωπαϊκά λιμάνια ανεξαρτήτως δραστηριότητας και μεγέθους, καθώς ο ΟΛΠ αποτελεί το μεγαλύτερο Μεσογειακό λιμάνι που ανήκει στο εν λόγω δίκτυο.

Η MARPOL (International Maritime Organization) έχει υιοθετήσει την περιοχή της Μεσογείου ως «ειδική περιοχή» με σκοπό την απαγόρευση οποιασδήποτε απόρριψης πετρελαίου, χημικών ουσιών ή άλλων στερεών και υγρών αποβλήτων. Υπολογίζεται ότι εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου και άλλων προϊόντων μεταφέρονται μέσω της μεσογείου κάθε χρόνο, έχοντας έτσι περισσότερες πιθανότητες να συμβούν ατυχήματα όπως σύγκρουση πλοίων, διαρροές κατά την φορτοεκφόρτωση κλπ., με αποτέλεσμα να προκληθεί η λεγόμενη ατυχηματική ρύπανση. Αυτό μπορεί να προκληθεί από την διαρροή

---

<sup>29</sup> <https://www.olp.gr>

μεγάλης ποσότητας πετρελαίων ή χημικών ουσιών, καθώς ο έγκαιρος περιορισμός είναι καθοριστικός για τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα και την κοινωνία.

Ο ΟΛΠ, εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Περιστατικών Θαλάσσιας Ρύπανσης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Επίσης Ο ΟΛΠ εφαρμόζει και διατηρεί ένα συγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων που σκοπό έχει την απόρριψη της παράνομης ρίψης αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία, με αποτέλεσμα την βελτίωση της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται έτσι ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων εφαρμόζεται σε όποιο πλοίο βρίσκεται στην περιοχή του ΟΛΠ.<sup>30</sup>

Στο σχέδιο ακολουθείται η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων ως εξής:

- Παράρτημα I: Πετρελαιοειδή Απόβλητα
- Παράρτημα II: Επιβλαβείς ουσίες Χύδην
- Παράρτημα III: Επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή
- Παράρτημα IV: Λύματα
- Παράρτημα V: Στερεά Απόβλητα
- Παράρτημα VI: Ουσίες που καταστρέφουν το όζον

Ο ΟΛΠ διαθέτει ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων για όλες τις κατηγορίες αποβλήτων, καθώς σύμφωνα με το σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων η διαχείριση των αποβλήτων χωρίζεται σε δυο κατηγορίες:

a. Διαχείριση υγρών αποβλήτων που περιλαμβάνει, πετρελαιοειδή απόβλητα (αργό πετρέλαιο, κατάλοιπα και προϊόντα διύλισης, υπολείμματα καυσίμου), επικίνδυνα υγρά ( υπολείμματα φορτίου), λύματα ( που προέρχονται από τις αποχετεύσεις τουαλετών, νιπτήρων)

b. Διαχείριση στερεών αποβλήτων που περιλαμβάνει, απόβλητα οικιακού τύπου (υπολείμματα τροφίμων, χαρτί γυαλί), λειτουργικά απόβλητα (απόβλητα συσκευών και συντήρησης), επικίνδυνες στερεές συσκευασμένες ουσίες.

---

<sup>30</sup> <https://www.olp.gr>

### **1.5 Swot ανάλυση λιμένων Πειραιά - Θεσσαλονίκης**

Η swot ανάλυση (τις δυνάμεις, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές) είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού ή του εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης όταν αυτή πρέπει να λάβει κάποιες αποφάσεις σχετικά με τους στόχους που έχει θέσει, με σκοπό την επίτευξή τους. Τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία μιας επιχείρησης αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης, προκύπτει δηλαδή από τους εσωτερικούς πόρους που διαθέτει η εταιρεία πχ (ικανότητες προσωπικού, ιδιότητες και χαρακτηριστικά της επιχείρησης). Οι ευκαιρίες και οι απειλές προκύπτουν από το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης οι οποίες θα πρέπει να εντοπιστούν και αργότερα να αντιμετωπιστούν.<sup>31</sup>

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια σε όλη την Μεσόγειο. Αποτελεί την κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών σε ολόκληρη την χώρα, και εξυπηρετεί πλοία διαφόρου τύπου και μεγέθους. Ακόμη κατέχει κομβική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Ευρώπης – Αφρικής.

#### **Δυνάμεις:**

- Έντονη εμπορική δραστηριότητα.
- Ύπαρξη φορτοεκφορτωτικών μέσων.
- Στρατηγική γεωγραφική θέση.
- Ολοκληρωμένο σύστημα ενημέρωσης που υποστηρίζει τις δραστηριότητες του λιμανιού.
- Διεθνή πρότυπα ασφάλειας και λειτουργίας σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

#### **Αδυναμίες:**

- Υψηλές δαπάνες προσωπικού.
- Καθορισμός πολιτικών της επιχείρησης βάσει οικονομικών συμφερόντων.
- Επιβάρυνση των υδάτων από την μεγάλη κινητικότητα του λιμανιού.
- Ελλιπής οδικός σχεδιασμός.
- Μεγάλες καθυστερήσεις κατά την διαχείριση φορτίου εντός και εκτός του λιμανιού.
- Χαμηλή παραγωγικότητα.

---

<sup>31</sup> <https://el.wikipedia.org/>



- Απαρχαιωμένος εξοπλισμός.

#### **Ευκαιρίες:**

- Βελτίωση οδικού δικτύου.
- Μείωση κυκλοφοριακού φορτίου.
- Οικονομική Ανάπτυξη της ενδοχώρας.
- Διακρατικές συμφωνίες.
- Θετικές πολιτικές αλλαγές.

#### **Απειλές:**

- Περιορισμένοι χρηματικοί πόροι για νέες επενδύσεις.

Ανταγωνισμός ανάμεσα στα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου, πτώση τιμών με αποτέλεσμα οι πελάτες να κατευθυνθούν σε λιμάνια με φθηνότερες τιμές.<sup>32</sup>

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στη Βόρεια Ελλάδα και αποτελεί ένα από τα κύρια λιμάνια της ανατολικής, κεντρικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθώς είναι κοντά στα μεγαλύτερα διευρωπαϊκά δίκτυα αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρόμων με άμεση πρόσβαση στις χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

#### **Δυνάμεις:**

- Ύπαρξη κρηπιδωμάτων για εξυπηρέτηση φορτίων με βύθισμα 12 μ.
- Γεωγραφική θέση.
- Λειτουργία σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- Σύνδεση όλων των κρηπιδωμάτων με το σιδηροδρομικό σταθμό.

#### **Αδυναμίες:**

- Απαιτείται η ύπαρξη αποδοτικότερων σιδηροδρομικών σταθμών.
- Ανύπαρκτη σύνδεση με το εθνικό δίκτυο της Εγνατίας οδού.
- Παλαιότητα και μειωμένη αποδοτικότητα του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.
- Απουσία αποδοτικών και τακτικών συνδέσεων με τις νότια Βαλκανικές χώρες.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> <https://www.olp.gr>

<sup>33</sup> <https://www.thpa.gr/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

### 2.1 Βασικές έννοιες

Στη χρηματοοικονομική ανάλυση η χρήση των αριθμοδεικτών είναι πολύ συχνή για την αξιολόγηση της κατάστασης και την απόδοση μιας επιχείρησης. Με την χρήση τους μπορούμε να προσδιορίσουμε τον βαθμό παραγωγικότητας και αποδοτικότητας διάφορων τομέων και τμημάτων της επιχείρησης και έτσι μπορούμε να έχουμε ορθολογικότερη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων πόρων και συντελεστών της παραγωγής της επιχείρησης. Οι αριθμοδείκτες δίνουν στους ενδιαφερόμενους επενδυτές όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για να ερμηνεύσουν τα οικονομικά στοιχεία της επιχείρησης και να προβαίνουν σε αποφάσεις σχετικές με τα επενδυτικά κεφάλαια τους.

Οι αριθμοδείκτες δεν κατασκευάζονται ως λόγοι διάφορων μεγεθών αδιακρίτως. Δηλαδή τα μεγέθη που περιλαμβάνονται σε κάθε αριθμοδείκτη πρέπει να έχουν κάποια σχέση μεταξύ τους, όπως για παράδειγμα η σχέση πωλήσεων και κερδών συσχετίζεται και έχει νόημα ενώ η σχέση απαιτήσεις από πελάτες και έξοδα διάθεσης δεν συσχετίζεται.

Η ανάλυση των αριθμοδεικτών δίνει χρήσιμα στοιχεία, όμως δεν αποτελεί εργαλείο ανάλυσης και λήψης αποφάσεων. Για παράδειγμα μια επιχείρηση είναι πιθανό να έχει μη ευνοϊκούς αριθμοδείκτες σε σύγκριση με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες του κλάδου όπου ανήκει. Αυτό μπορεί να οφείλετε σε μία λειτουργική ή και οικονομική αδυναμία της επιχείρησης που έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία της, αλλά μπορεί και να είναι μια πρόσκαιρη αδυναμία της επιχείρησης ως αποτέλεσμα μιας ιδιομορφίας της επιχείρησης.

Επίσης, μια επιχείρηση μπορεί να έχει πάρα πολύ καλούς αριθμοδείκτες, μπορεί όμως να έχασε την αποκλειστικότητα ενός προϊόντος. Αυτό μπορεί να επηρεάσει σημαντικά την επιχείρηση αλλά δεν εμφανίζεται πουθενά στην ανάλυση των αριθμοδεικτών.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η ανάλυση των αριθμοδεικτών δεν αποτελεί την απαραίτητη πληροφόρηση για μια επιχείρηση.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Κων/νος Κάντζος (2002) 'Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων' εκδόσεις interbooks

## 2.2 Κατηγορίες αριθμοδεικτών

### 2.2.1 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας χρησιμοποιούνται για να μετρηθεί η αποδοτικότητα μιας επιχείρησης, δηλαδή η σχέση των κερδών με άλλα μεγέθη όπως είναι ο όγκος των πωλήσεων, τα επενδυμένα κεφάλαια και η ικανότητα να επιτυγχάνει τους στόχους ως προς την κερδοφορία σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το κέρδος αποτελεί το σημαντικότερο μέτρο της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης και έπειτα η μέτρηση της αποδοτικότητας σε συνδυασμό με τους κατάλληλους αριθμοδείκτες αναφέρεται στην ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδος.

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας χωρίζονται σε:

- Αριθμοδείκτες μικτού περιθωριακού κέρδους.

Ο αριθμοδείκτης αυτός βρίσκεται εάν διαιρέσουμε τα μικτά κέρδη με τις πωλήσεις της επιχείρησης για τη συγκεκριμένη χρήση. Τα μεγέθη αυτά βρίσκονται στα αποτελέσματα χρήσης, ως πωλήσεις θεωρούμε τον κύκλο εργασιών μιας επιχείρησης και ως μικτά κέρδη τη διαφορά κύκλος εργασιών μείον το κόστος των πωλήσεων. Έτσι προκύπτει ένα ποσοστό που εκφράζει το μικτό κέρδος της επιχείρησης και δείχνει πως η επιχείρηση αυτή λειτουργεί

- Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωριακού κέρδους.

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του καθαρού περιθωριακού κέρδους που έχει μια επιχείρηση που, όσο μεγαλύτερος είναι τόσο το καλύτερα είναι και τα κέρδη της επιχείρησης. Επίσης ο αριθμοδείκτης αυτός σε συνδυασμό με τον αριθμοδείκτη του μικτού περιθωριακού κέρδους μπορεί να δώσει ενδείξεις για την λειτουργία της επιχείρησης.

- Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετράει την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης, δηλαδή πόσο καλά μια επιχείρηση εκμεταλλεύεται τα στοιχεία της προκειμένου να έχει κέρδος.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

Είναι πολύ σημαντικός γιατί δείχνει την αποδοτικότητα σε σχέση με άλλες επενδύσεις, καθώς αν η αποδοτικότητα είναι μεγαλύτερη από αυτή των άλλων επενδύσεων η επιχείρηση μπορεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επενδυτών για πρόσθετα κεφάλαια.

- **Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων**

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει τη δυναμικότητα της επιχείρησης για κερδοφορία, δηλαδή πόσα κερδίζουν οι μέτοχοι σε σχέση με τα κεφάλαια που επενδύουν σε μια επιχείρηση. Αν το κεφάλαιο είναι χαμηλό τότε υπάρχει πρόβλημα, δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, ενώ αν το κεφάλαιο είναι υψηλό τότε υπάρχει κερδοφορία δηλαδή ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες.

- **Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων**

Έχοντας τον αριθμοδείκτη αυτό η επιχείρηση παρέχει χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την απόδοση των κεφαλαίων. Η επιχείρηση χρησιμοποιεί για την λειτουργία της εκτός από τα ίδια κεφάλαια και τα ξένα κεφάλαια. Η αμοιβή των ιδίων κεφαλαίων είναι τα καθαρά κέρδη, ενώ των ξένων κεφαλαίων είναι οι τόκοι δηλαδή τα χρηματοοικονομικά έξοδα της επιχείρησης.

- **Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής ή πολλαπλασιαστής μόχλευσης**

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει πως αν η αποδοτικότητα των συνολικών κεφαλαίων είναι μεγαλύτερη από το κόστος των δανειακών κεφαλαίων τότε συμφέρει η επιχείρηση να προσφύγει σε δανεισμό, ενώ όταν η αποδοτικότητα των συνολικών κεφαλαίων είναι μικρότερη από το κόστος δανείων τότε δεν συμφέρει την επιχείρηση να απασχολεί ξένα κεφάλαια.

### **2.2.2 Αριθμοδείκτης ρευστότητας**

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας προσδιορίζουν την ικανότητα μιας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της.<sup>36</sup>

Αυτό γίνεται με την σύγκριση των ρευστών στοιχείων της επιχείρησης με τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις.

Οι υποχρεώσεις αυτές είναι μικρής διάρκειας και η επιχείρηση πρέπει να έχει την δυνατότητα να τις καλύψει με αποτέλεσμα να συνεχίζεται η λειτουργία της επιχείρησης.

---

<sup>36</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας χωρίζονται σε:

- Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ένας από τους κοινούς δείκτες ρευστότητας και βρίσκεται από το κλάσμα του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού προς τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της επιχείρησης. Η λειτουργία του δείκτη αυτού είναι να διασφαλιστεί ότι τα βραχυπρόθεσμα στοιχεία της επιχείρησης είναι διαθέσιμα για να πληρώσουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις, όσο υψηλότερος είναι ο αριθμοδείκτης τόσο το καλύτερο. Ακόμη αν είναι πολύ μεγάλη η τιμή του αριθμοδείκτη τότε σημαίνει ότι στην επιχείρηση υπάρχουν πολλά αποθέματα που είναι δύσκολο να πουληθούν, αλλά μπορεί να υπάρχουν και πολλά ταμειακά διαθέσιμα που αυτό σημαίνει πως η επιχείρηση δεν εκμεταλλεύεται σωστά τους πόρους που διαθέτει. Επίσης η χαμηλή απόδοση ενός αριθμοδείκτη επί σειρά ετών μπορεί ίσως να προκαλέσει κίνδυνο σε μια επιχείρηση.

- Αριθμοδείκτης άμεσης ή ειδικής ρευστότητας

Στον αριθμοδείκτη αυτόν περιλαμβάνονται μόνο στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού, τα διαθέσιμα και οι απαιτήσεις από τους πελάτες. Η λειτουργία του αριθμοδείκτη αυτού είναι να δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις μέσω των ρευστών στοιχείων που διαθέτει. Η τιμή του αριθμοδείκτη κυμαίνεται περίπου στο 1,5 όπου είναι καλή ένδειξη για μια επιχείρηση, ενώ αν η τιμή είναι χαμηλότερη η επιχείρησης διατρέχει κινδύνους.<sup>37</sup>

- Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Επίσης η ταμειακή ρευστότητα εκφράζει την ικανότητα της επιχείρησης να εξοφλεί τις τρέχουσες και τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις τις με μετρητά που έχει στην διάθεση της.

- Κύκλος μετατροπής σε μετρητά

---

<sup>37</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

Ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει τον χρόνο που η επιχείρηση θα πουλήσει τα αποθέματα της, θα εισπράξει απαιτήσεις και θα πληρώσει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις.

Όσο μικρότερος είναι ο χρόνος, τόσο περισσότερη ρευστότητα έχει η επιχείρηση.

Ο υπολογισμός γίνεται με την χρήση τριών αριθμοδεικτών της μέσης διάρκειας παραμονής των αποθεμάτων, της μέσης διάρκειας των απαιτήσεων και της μέσης διάρκειας παραμονής των υποχρεώσεων προς προμηθευτές.

- **Αριθμοδείκτης αμυντικού διαστήματος**

Με τον αριθμοδείκτη αυτό βλέπουμε για πόσο διάστημα μια επιχείρηση καλύπτει τις λειτουργικές της δαπάνες, χωρίς την χρήση των άμεσα ρευστοποιήσιμων δεδομένων. Μετράτε σε μέρες και δείχνει πως η επιχείρηση λειτουργεί χωρίς να πουλήσει τα αποθέματα της και χωρίς να προσφύγει σε δανεισμό

### **2.2.3 Αριθμοδείκτες βιωσιμότητας**

Οι αριθμοδείκτες αυτοί χρησιμοποιούνται για να εκτιμηθεί η μακροχρόνια εκτίμηση μιας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις απαραίτητες υποχρεώσεις της και ο βαθμός προστασίας που έχουν μακροχρόνια οι πιστωτές της.<sup>38</sup>

- **Αριθμοδείκτης χρέους**

Η σύγκριση των συνολικών υποχρεώσεων με το σύνολο του ενεργητικού δίνει την γενική μόχλευση μιας επιχείρησης και αυτό γίνεται με τον αριθμοδείκτη χρέους.

Δηλαδή, η χαμηλή τιμή ενός αριθμοδείκτη σημαίνει για την επιχείρηση ότι είναι λιγότερο εξαρτημένη από δανειακά κεφάλαια.

Άρα όσο υψηλότερη είναι η τιμή του δείκτη, τόσο μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος να εκτεθεί η επιχείρηση στα ξένα και τα δανειακά κεφάλαια.

- **Αριθμοδείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια**

---

<sup>38</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

Μέσω του αριθμοδείκτη αυτού φαίνεται η εξάρτηση της επιχείρησης από ξένα, δανειακά κεφάλαια, δηλαδή φαίνεται πόσο ξεκάθαρα έχουν συνεισφέρει στην επιχείρηση οι πιστωτές της σε σχέση με τους μετόχους.

- Αριθμοδείκτης κεφαλαιακής βάσης

Με την χρήση του αριθμοδείκτη αυτού βλέπουμε πόσα από τα κεφάλαια είναι δανειακά. Συγκεκριμένα βλέπουμε ότι δεν περιλαμβάνονται οι τρέχουσες, βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, άρα υπάρχει καλύτερη εικόνα της μόχλευσης μιας επιχείρησης. Επίσης όσο μεγαλύτερα είναι τα ίδια κεφάλαια και όσο μικρότερο είναι το δανειακό βάρος, τόσο ισχυρότερη είναι η επιχείρηση.

- Αριθμοδείκτης παγίων στοιχείων προς ίδια κεφάλαια

Ο αριθμοδείκτης αυτός τον τρόπο χρηματοδότησης των επενδύσεων. Όταν ο δείκτης είναι υψηλός σημαίνει ότι μέρος των κεφαλαίων κίνησης προέρχεται από τους μετόχους της επιχείρησης. Θεωρείται ικανοποιητικός όταν το ίδιο κεφάλαιο υπερτερεί της αξίας των καθαρών παγίων.

- Αριθμοδείκτης κάλυψης τόκων

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές τα κέρδη της επιχείρησης επαρκούν για την πληρωμή των τόκων.<sup>39</sup>

#### **2.2.4 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας**

Στους αριθμοδείκτες αυτούς μετράται η αποτελεσματικότητα της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης. Η χρήση τέτοιων δεικτών βοηθάει στον προσδιορισμό βαθμού μετατροπής των περιουσιακών στοιχείων, των απαιτήσεων, των αποθεμάτων, του παγίου ενεργητικού σε ρευστά.

- Αριθμοδείκτης ταχύτητας εξόφλησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει τον χρόνο που μια επιχείρηση μπορεί να εξοφλήσει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της.

- Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ενεργητικού

Με τον αριθμοδείκτη αυτόν βλέπουμε τη χρήση των ενεργητικών στοιχείων της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις.

---

<sup>39</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

(Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση 'Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης')

- Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ενεργητικού

Εδώ βλέπουμε την παραγωγικότητα των παγίων στοιχείων μιας επιχείρησης σχετικά με την πραγματοποίηση πωλήσεων. Η υψηλή τιμή σημαίνει εντατική χρήση των περιουσιακών στοιχείων, ενώ η χαμηλή τιμή σημαίνει υπερεπένδυση σε πάγια στοιχεία.

- Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων

Με τον αριθμοδείκτη αυτόν βλέπουμε πόσες πωλήσεις έγιναν ανά μονάδα ιδίων κεφαλαίων. Η υψηλή τιμή δείχνει πως πραγματοποιούνται πωλήσεις με μεγάλα επενδυμένα κεφάλαια, ενώ η χαμηλή τιμή δείχνει υπερεπένδυση των παγίων στοιχείων.<sup>40</sup>

## ΤΥΠΟΛΟΓΙΟ

### Πίνακας 1 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτης	Τύπος
Αριθμοδείκτης μικτού περιθωριακού κέρδους	αριθμοδείκτης μικτού περιθωριακού κέρδους = $100 \times$ μικτά κέρδη / πωλήσεις
Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωριακού κέρδους	αριθμοδείκτης καθαρού περιθωριακού κέρδους = $100 \times$ καθαρά κέρδη / πωλήσεις
Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού	αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού = $100 \times$ καθαρά κέρδη / πωλήσεις
Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων	αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων = $100 \times$ καθαρά κέρδη / μέσος όρος ιδίων κεφαλαίων
Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων	αριθμοδείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων ιδίων κεφαλαίων = $100 \times$ κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων / σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων
Πολλαπλασιαστής μόχλευσης	Πολλαπλασιαστής μόχλευσης = ενεργητικό / ίδια κεφάλαια <sup>41</sup>

Πηγή: Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

<sup>40</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

<sup>41</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης



## Πίνακας 2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης	Τύπος
Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας	Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας = Κυκλοφορούν ενεργητικό (ταμειακά διαθέσιμα + απαιτήσεις από πελάτες + αποθέματα) / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
Αριθμοδείκτης Άμεσης ή Ειδικής Ρευστότητας	Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας = κυκλοφορούν ενεργητικό – αποθέματα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις = ταμειακά διαθέσιμα + απαιτήσεις από πελάτες / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας	Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας = ταμειακά διαθέσιμα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
Κύκλος Μετατροπής σε Μετρητά	Κύκλος μετατροπής σε μετρητά = μέση διάρκεια παραμονής των αποθεμάτων + μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων – μέση διάρκεια παραμονής των υποχρεώσεων προς προμηθευτές
Κυκλοφοριακής Ταχύτητα των Αποθεμάτων	Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας των αποθεμάτων = κόστος πωληθέντων / μέσο ύψος αποθεμάτων
Ταχύτητα Είσπραξης των Απαιτήσεων	Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης των απαιτήσεων = πωλήσεις / μέσο ύψος απαιτήσεων
Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης των Προμηθευτών	Αριθμοδείκτης ταχύτητας εξόφλησης των προμηθευτών = κόστος πωληθέντων / μέσο ύψος υποχρεώσεων προς προμηθευτές
Υπολογισμός του Κύκλου Μετατροπής σε Μετρητά	Κύκλος μετατροπής σε μετρητά = μέση διάρκεια παραμονής των αποθεμάτων + μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων – μέση διάρκεια παραμονής των υποχρεώσεων προς προμηθευτές
Αριθμοδείκτης Αμυντικού Χρονικού Διαστήματος	Αριθμοδείκτης αμυντικού χρονικού διαστήματος = ταμειακά διαθέσιμα + απαιτήσεις από πελάτες / προβλεπόμενες μέσες ημερήσιες λειτουργικές δαπάνες <sup>42</sup>

Πηγή: Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

<sup>42</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) 'Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση' εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

### Πίνακας 3 Αριθμοδείκτες Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτης	Τύπος
Αριθμοδείκτης Χρέους	Αριθμοδείκτης χρέους = $100 \times \frac{\text{συνολικές υποχρεώσεις}}{\text{ενεργητικό}}$
Αριθμοδείκτης Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια	Αριθμοδείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια = $100 \times \frac{\text{ξένα κεφάλαια}}{\text{ίδια κεφάλαια}}$
Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Βάσης	Αριθμοδείκτης κεφαλαιακής βάσης = $100 \times \frac{\text{μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις}}{\text{μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις} + \text{ίδια κεφάλαια}}$
Αριθμοδείκτης Παγίων Στοιχείων προς Ίδια Κεφάλαια	Αριθμοδείκτης παγίων στοιχείων = $100 \times \frac{\text{πάγια στοιχεία}}{\text{ίδια κεφάλαια}}$
Αριθμοδείκτης Κάλυψης Τόκων	Αριθμοδείκτης κάλυψης τόκων = $\frac{\text{κέρδη προ φόρων και τόκων}}{\text{χρηματοοικονομικά έξοδα}}$ <sup>43</sup>

Πηγή: Βιβλίο Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση ‘ Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης’

### Πίνακας 4 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Αριθμοδείκτης	Τύπος
Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης των Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων	Ταχύτητα εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων = $\frac{\text{κόστος πωληθέντων}}{\text{μέσο ύψος βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων}}$
Αριθμοδείκτης Κυκλοφορίας Ενεργητικού	Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ενεργητικού = $\frac{\text{πωλήσεις}}{\text{ενεργητικό}}$
Αριθμοδείκτης Κυκλοφορίας Παγίων	Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας παγίων = $\frac{\text{πωλήσεις}}{\text{πάγιο ενεργητικό}}$
Αριθμοδείκτης Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων	Αριθμοδείκτης κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων = $\frac{\text{πωλήσεις}}{\text{ίδια κεφάλαια}}$
Αριθμοδείκτης Πωλήσεων ανά Εργαζόμενο	Αριθμοδείκτης πωλήσεων ανά εργαζόμενο = $\frac{\text{πωλήσεις}}{\text{αριθμός εργαζομένων}}$ <sup>44</sup>

Πηγή: Βιβλίο Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση ‘ Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης’

<sup>43</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) ‘Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση’ εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

<sup>44</sup> Θεμιστοκλής Λαζαρίδης, Γιώργος Κοντέος, Νικόλαος Σαριαννίδης (2014) ‘Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση’ εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης

## 2.3 Δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις κατά ΕΛΠ ΚΑΙ ΔΛΠ

### 2.3.1 Ισολογισμός

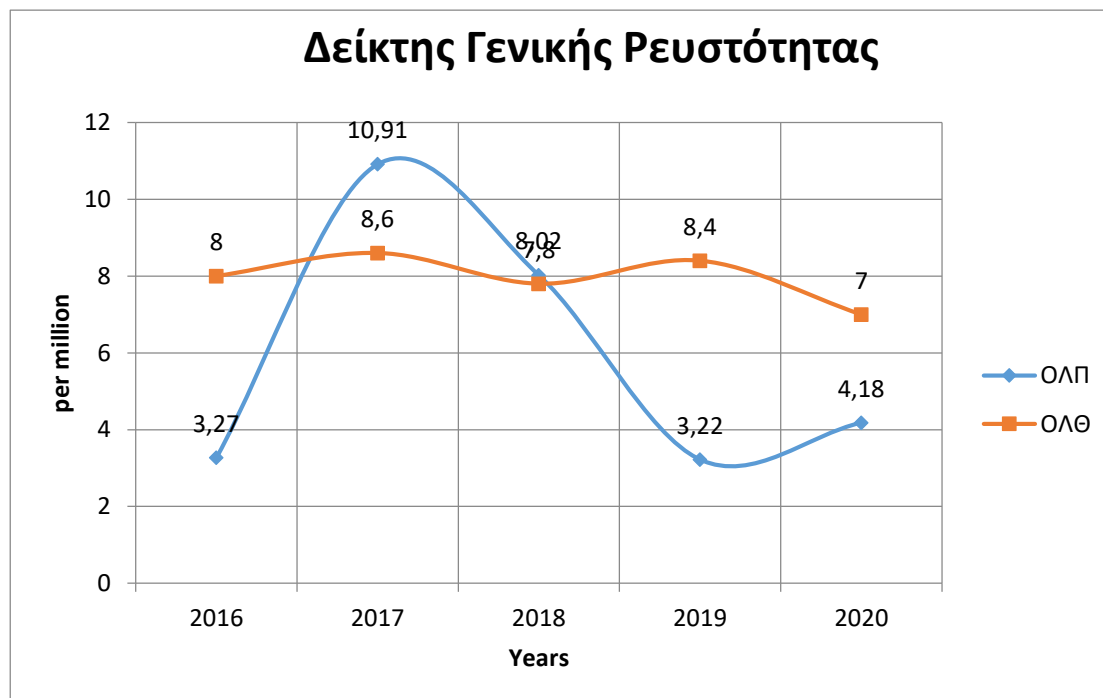
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας

Πίνακας 5 Γενική Ρευστότητα

έτη	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	3,27	10,91	8,02	3,22	4,18
ΟΛΘ	8	8,6	7,8	8,4	7

Πηγή : <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 1: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας**



Πηγή: Πίνακας 5

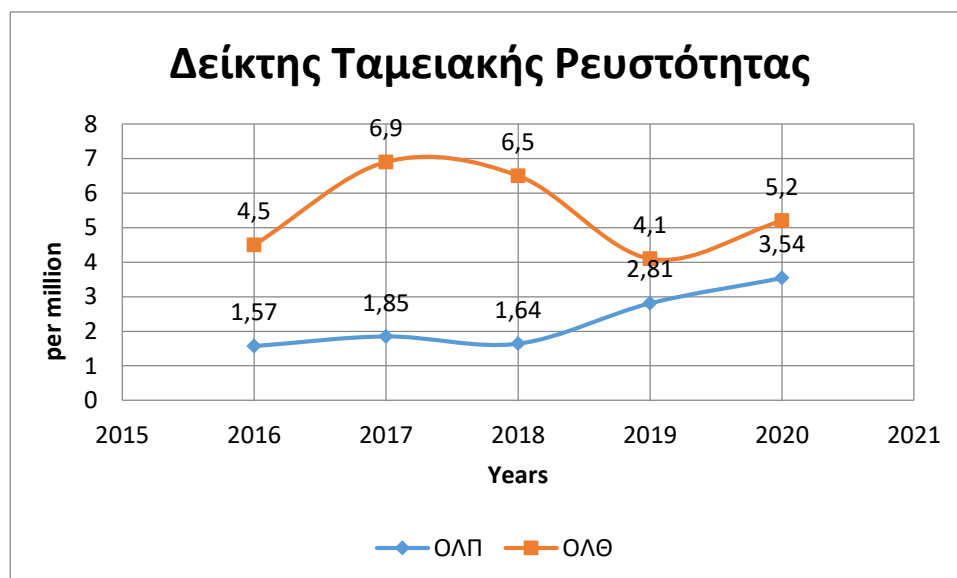
Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για τα έτη 2016 έως και 2020 για τον ΟΛΠ αυξάνεται το έτος 2017 στα 10,91 εκατ. και στη συνέχεια μειώνεται για το 2019 στα 3,22 εκατ. Από την άλλη ο ΟΛΘ παραμένει σταθερός με μια μικρή ανάκαμψη περίπου στα 8,6 εκατ. αλλά το 2020 μειώνεται στα 7 περίπου εκατομμύρια.

### Πίνακας 6 Ταμειακή Ρευστότητα

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	1,57	1,85	1,64	2,81	3,54
ΟΛΘ	4,5	6,9	6,5	4,1	5,2

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 2: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας**



Πηγή: Πίνακας 6

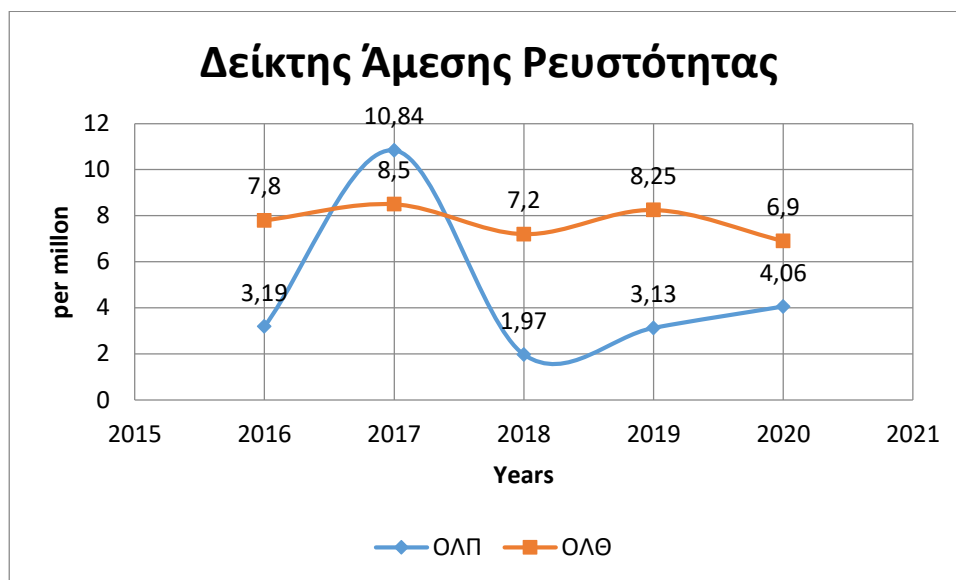
Η ταμειακή ρευστότητα προκύπτει από τα ταμειακά διαθέσιμα προς τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις. Συγκεκριμένα από το έτος 2016 ο ΟΛΠ παρουσιάζει μικρή άνοδο, όπου το 2018 θα φτάσει περίπου στα 1,64 εκατ., ενώ μέχρι το 2020 αυξάνεται περίπου στα 3,54 εκατ. Ο ΟΛΘ από την άλλη ξεκινάει το 2016 με 4,5 εκατ. όπου αυξάνονται μέχρι το έτος 2018, ενώ σημειώνει μικρή μείωση περίπου στα 5,2 εκατ.

### Πίνακας 7 Άμεση Ρευστότητα

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	3,19	10,84	1,97	3,13	4,06
ΟΛΘ	7,8	8,5	7,2	8,25	6,9

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 3: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας**



Πηγή: Πίνακας 7

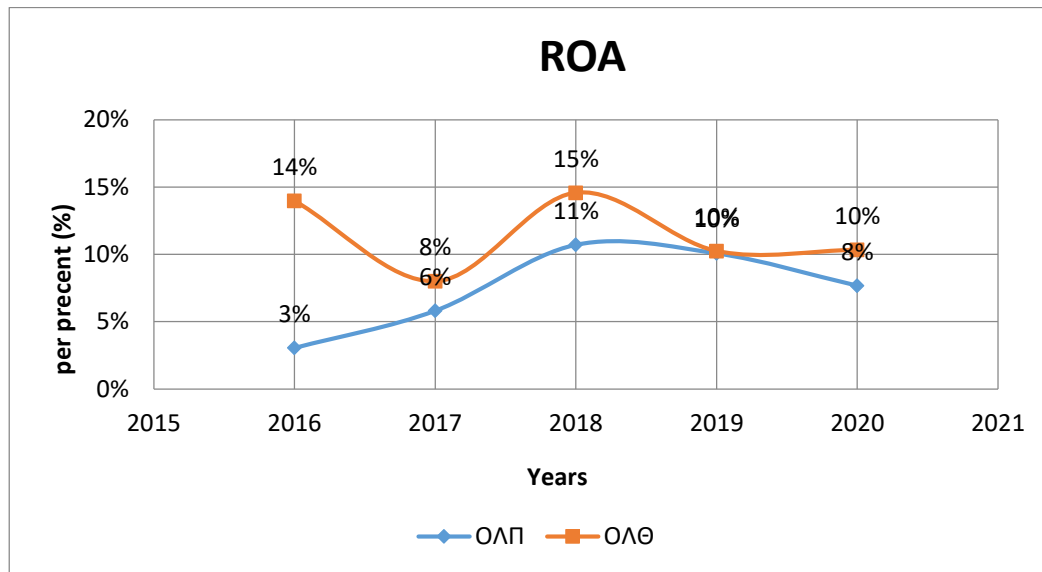
Η άμεση ρευστότητα προκύπτει από το κυκλοφορούν ενεργητικό μείων τα αποθέματα προς τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις. Εδώ παρουσιάζεται αύξηση στο έτος 2017 στον ΟΛΠ ενώ αργότερα μειώνεται μέχρι και το 2020 στα 4,06 εκατ. Ο δείκτης του ΟΛΘ αυξάνεται στο έτος 2017 στα 8,5 εκατ, αλλά σημειώνει μικρή μείωση μέχρι και το 2020 στα 6,9 εκατ.

#### Πίνακας 8 ROA

2016	2017	2018	2019	2020
3%	6%	11%	10%	8%
14%	8%	15%	10%	10%

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 4: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη ROA**



Πηγή: Πίνακας 8

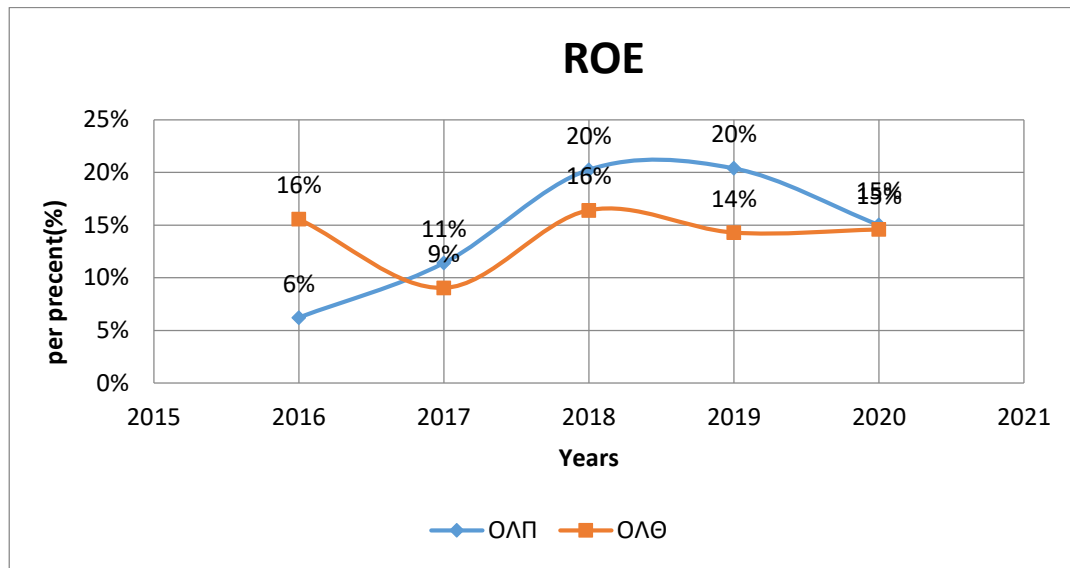
Με τον αριθμοδείκτη αυτό μπορούμε να υπολογίσουμε την καθαρή αξία προ φόρων προς το σύνολο του ενεργητικού. Εδώ φαίνεται πως ο ΟΛΠ παρουσιάζει μικρή άνοδο από το έτος 2016 έως και το 2020 γύρο στο 8%. Αντίθετα, ο ΟΛΘ σημειώνει την μεγαλύτερη άνοδο στα έτη 2016 και 2018, ενώ παραμένει σταθερό στα έτη 2019 και 2020 στα 10% περίπου.

**Πίνακας 9 ROE**

2016	2017	2018	2019	2020
6%	11%	20%	20%	15%
16%	9%	16%	14%	15%

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 5: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη ROE**



Πηγή: Πίνακας 9

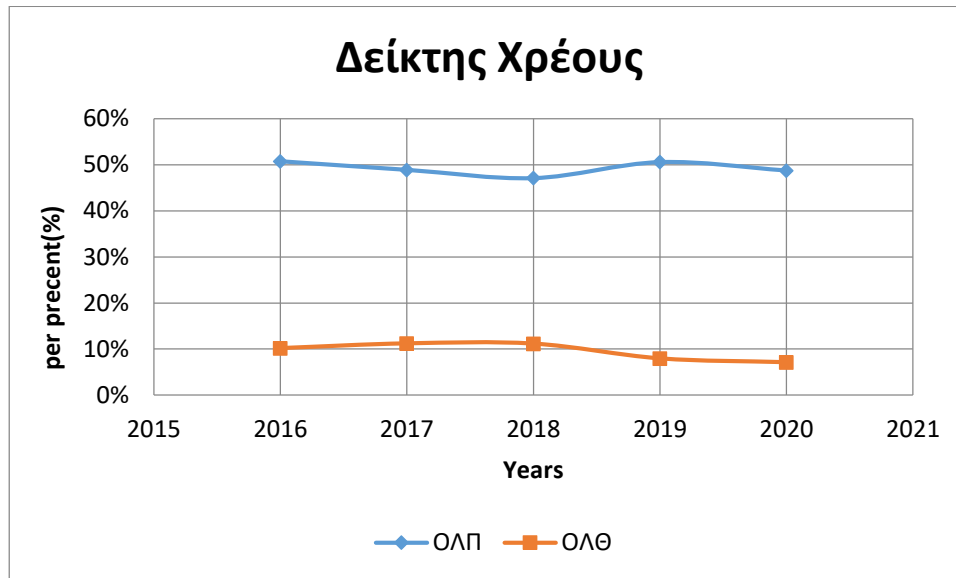
Με τον αριθμοδείκτη ROE μετράμε τα καθαρά κέρδη προ φόρων προς τα ίδια κεφάλαια. Ο ΟΛΠ εδώ σημειώνει αύξηση στα έτη 2018 και 2020 σε αντίθεση με τον ΟΛΘ όπου η αποδοτικότητα του βρίσκεται στα 14% – 16%. Το έτος 2020 φαίνεται πως η αποδοτικότητα και των δύο εταιριών βρισκόταν στην ίδια θέση στα 15%

**Πίνακας 10 Αριθμοδείκτης χρέους**

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	51%	49%	47%	51%	49%
ΟΛΘ	10%	11%	11%	8%	7%

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 6: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη χρέους**



Πηγή: Πίνακας 10

Με τον δείκτη χρέους διαιρούμε το σύνολο των υποχρεώσεων προς το ενεργητικό. Όπως φαίνεται και παραπάνω ο δείκτης χρέους του λιμένος Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο γύρο στο 10% σε αντίθεση με το λιμάνι του Πειραιά που το ποσοστό που κυμαίνεται είναι το 50%.

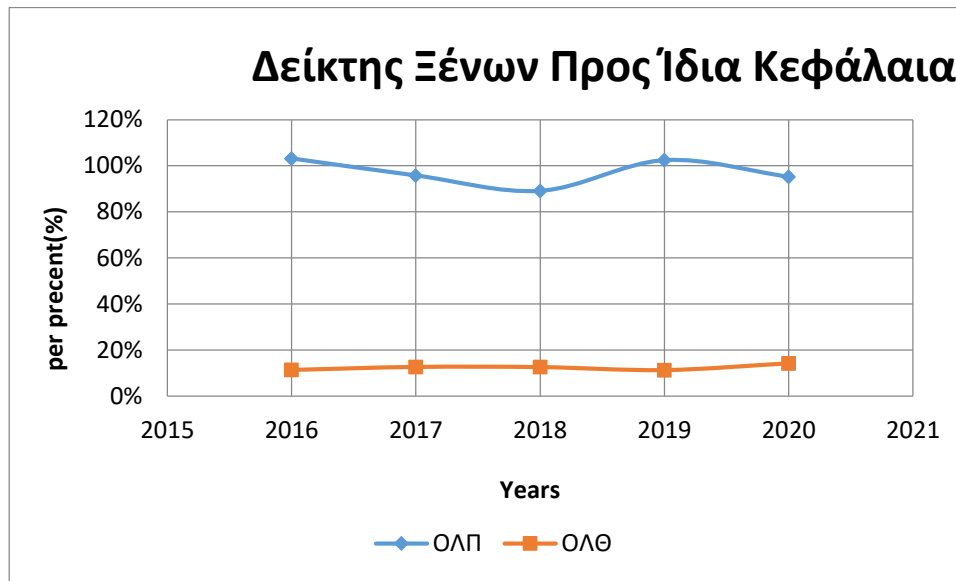
**Πίνακας 11 Αριθμοδείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια**

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	103%	96%	89%	102%	95%
ΟΛΘ	11%	13%	13%	11%	14%

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>



**ΓΡΑΦΗΜΑ 7: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια**



Πηγή: Πίνακας 11

Και στον αριθμοδείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια ο ΟΛΘ φαίνεται να βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση σε αντίθεση με τον ΟΛΠ που ξεπερνά και αγγίζει το ποσοστό των 110% περίπου, αλλά σημειώνει και κάποια μικρή μείωση στο έτος 2018.

**Πίνακας 12 Αριθμοδείκτες κυκλοφορούντος Ενεργητικού**

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	0,29	0,31	0,34	0,32	0,28
ΟΛ	0,32	0,35	0,35	0,31	0,30

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 8: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη κυκλοφορούντος ενεργητικού**



Πηγή: Πίνακας 12

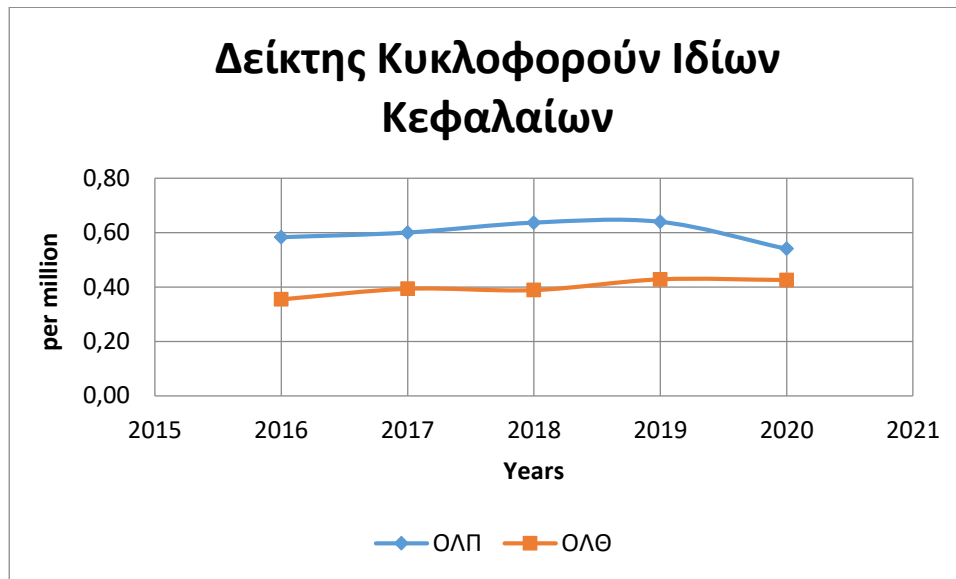
Το κυκλοφορούν ενεργητικό βρίσκουμε από τις πωλήσεις προς το σύνολο ενεργητικού. Εδώ και οι δύο επιχειρήσεις φαίνεται να κυμαίνονται περίπου στις ίδιες τιμές, με μόνη διαφορά το έτος 2017 που οι τιμές του λιμένος Θεσσαλονίκης ξεπερνούν αυτές του λιμένος Πειραιά.

**Πίνακας 13 Αριθμοδείκτης Κυκλοφορούντος Ιδίων Κεφαλαίων**

	2016	2017	2018	2019	2020
ΟΛΠ	0,58	0,60	0,64	0,64	0,54
ΟΛΘ	0,35	0,39	0,39	0,43	0,43

Πηγή: <https://www.olp.gr> - <https://www.thpa.gr>

**ΓΡΑΦΗΜΑ 9: Σύγκριση του ΟΛΠ και ΟΛΘ με την χρήση του αριθμοδείκτη κυκλοφορούντος ιδίων κεφαλαίων**



Πηγή: Πίνακας 13

Με τον αριθμοδείκτη αυτό υπολογίζουμε τις πωλήσεις προς τα ίδια κεφάλαια. Και εδώ παρατηρούμαι άνοδο και σταθερότητα στον οργανισμό λιμένος Πειραιά σε αντίθεση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που βρίσκεται σε χαμηλότερη κλίμακα στα 0,40 εκατ. και παραμένει σταθερός σε τιμή μέχρι και το 2020.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Από την μελέτη των δύο εταιρειών του ΟΛΠ και του ΟΛΘ για τα έτη 2016 έως και 2020 προκύπτουν τα εξής:

Ο αριθμοδείκτης ρευστότητας που υπολογίσαμε παραπάνω φαίνεται να ευνοεί περισσότερο τον οργανισμό λιμένος Θεσσαλονίκης. Συγκεκριμένα, στους δείκτες γενικής και άμεσης ρευστότητας ο ΟΛΠ βρίσκεται σε μειωμένη τιμή εκτός από το έτος 2017 όπου η τιμή του ανεβαίνει. Ο ΟΛΘ παραμένει σταθερός σε όλα τα έτη. Η ταμειακή ρευστότητα όμως ευνοεί περισσότερο τον ΟΛΘ καθώς σημειώνει άνοδο σε αντίθεση με τον ΟΛΠ που βρίσκεται σε δεύτερη θέση.

Με τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας που υπολογίσαμε παραπάνω είδαμε ότι και στις δύο περιπτώσει υπάρχουν μεταβολές και στις δύο επιχειρήσεις αλλά συμπίπτουν κιάλας σε κάποια έτη.

Στους αριθμοδείκτες βιωσιμότητας ο ΟΛΠ με τον ΟΛΘ σημειώνουν μεγάλες διαφορές, καθώς ο οργανισμός λιμένος Πειραιά φαίνεται να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα.

Τέλος, με τους αριθμοδείκτες δραστηριότητας σε κάποια έτη οι δύο εταιρείες συμπίπτουν, αλλά γενικά οι μεταβολές είναι μικρές ανά έτος μεταξύ των δύο εταιρειών.

Γενικά, ο Οργανισμό λιμένος Θεσσαλονίκης κατέχει καλύτερα ποσοστά αριθμοδεικτών σε σχέση με τον Οργανισμό λιμένος Πειραιά και αυτό φαίνεται ξεκάθαρα μέσα από τους αριθμοδείκτες.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Κων/νος Κάντζος (2002) 'Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων ' εκδόσεις interbooks.

Αγγελική Ι. Παρδάλη (2007) "Οικονομική και πολιτική των λιμένων" εκδόσεις interbooks.

Λαζαρίδης Θ., Κοντέος Γ., Σαριαννίδης Ν., (2014) "Σύγχρονη Χρηματοοικονομική Ανάλυση" εκδόσεις Νικόλαος Σ. Σαριαννίδης.

<https://el.wikipedia.org/> (10/2/2022)

<https://naftemporiki.gr/>.(15/1/2022)

<https://www.olp.gr/> (10/3/2022)

<https://www.thpa.gr/>.(10/3/2022)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ)

	Σημ.	31.12.2020	31.12.2019
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>			
<b>Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>			
Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία	4	271.519.477,50	274.323.383,77
Δικαίωμα χρήσης περιουσιακών στοιχείων	5	61.203.389,45	62.984.475,38
Επενδυτικά ακίνητα	6	734.338,38	734.338,38
Ασώματα πάγια στοιχεία	7	1.409.534,21	665.112,76
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	8	5.151.580,60	1.909.693,36
Ανοβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	9	9.150.144,04	9.956.955,39
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων</b>		<b>349.168.464,18</b>	<b>350.573.959,04</b>
<b>Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>			
Αποθέματα	10	3.703.288,52	3.195.219,72
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	11	15.659.463,09	11.781.648,31
Δεσμευμένες καταθέσεις	12	213.267,48	213.267,48
Χρηματικά διαθέσιμα	12	111.354.314,06	106.730.436,86
		<b>130.930.333,15</b>	<b>121.920.572,37</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση	4	183.500,00	-
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού</b>		<b>131.113.833,15</b>	<b>121.920.572,37</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>		<b>480.282.297,33</b>	<b>472.494.531,41</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ</b>			
<b>Ιδια Κεφάλαια</b>			
Μετοχικό κεφάλαιο	13	50.000.000,00	50.000.000,00
Λοιπά αποθεματικά	14	82.383.250,62	81.062.544,70
Κέρδη εκ νέου		113.630.568,94	102.390.739,64
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>		<b>246.013.819,56</b>	<b>233.453.284,34</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>			
Μακροπρόθεσμα δάνεια	18	44.499.999,99	50.499.999,99
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	65.301.685,19	66.263.864,40
Επιχορηγήσεις	15	25.468.216,27	16.185.136,25
Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	16	15.161.000,68	12.869.348,79
Προβλέψεις	17	16.728.405,67	18.400.468,08
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	28	667.691,29	600.000,00
Έσοδα επομένων χρήσεων	21	35.073.626,53	36.313.356,89
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>		<b>202.900.625,62</b>	<b>201.132.174,40</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>			
Προμηθευτές		7.862.340,65	7.129.038,48
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπρόθεσμων δανείων	18	6.000.000,00	6.000.000,00
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	1.236.796,23	1.143.207,76
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	20	16.268.715,27	23.636.826,43
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>		<b>31.367.852,15</b>	<b>37.909.072,67</b>
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>234.268.477,77</b>	<b>239.041.247,07</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΩΣΕΩΝ</b>		<b>480.282.297,33</b>	<b>472.494.531,41</b>

	Μεσογικό κεφάλαιο (Σμ. 13)	Τοιχικό αποθεματικό (Σμ. 14)	Λοιπά αποθεματικά (Σμ. 14)	Κέρδη εκ νέο	Σύνολο
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης 1 Ιανουαρίου 2019</b>	<b>50.000.000,00</b>	<b>11.803.190,12</b>	<b>68.287.029,53</b>	<b>79.655.334,51</b>	<b>209.545.554,16</b>
Κέρδη χρήσεως μετά από φόρους	-	-	-	35.446.500,94	35.446.500,94
Συγκρισητικά συνολικά εσοδήματα μετά από φόρους	-	-	-	(338.770,76)	(338.770,76)
<b>Συνολικά συγκρισητικά συνολικά εσοδήματα μετά από φόρους</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35.107.730,18</b>	<b>35.107.730,18</b>
Μερίσματα πληρωτέα 2018	-	-	-	(10.600.000,00)	(10.600.000,00)
Μεταφορά σε αποθεματικά	-	1.772.325,05	-	(1.772.325,05)	-
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης 31 Δεκεμβρίου 2019</b>	<b>50.000.000,00</b>	<b>12.775.515,17</b>	<b>68.287.029,53</b>	<b>102.390.739,64</b>	<b>233.453.284,34</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης 1 Ιανουαρίου 2020</b>	<b>50.000.000,00</b>	<b>12.775.515,17</b>	<b>68.287.029,53</b>	<b>102.390.739,64</b>	<b>233.453.284,34</b>
Κέρδη χρήσεως μετά από φόρους	-	-	-	26.414.118,37	26.414.118,37
Συγκρισητικά συνολικά εσοδήματα μετά από φόρους	-	-	-	(383.583,15)	(383.583,15)
<b>Συνολικά συγκρισητικά συνολικά εσοδήματα μετά από φόρους</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26.030.535,22</b>	<b>26.030.535,22</b>
Μερίσματα πληρωτέα 2019	-	-	-	(13.470.000,00)	(13.470.000,00)
Μεταφορά σε αποθεματικά	-	1.320.705,92	-	(1.320.705,92)	-
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης 31 Δεκεμβρίου 2020</b>	<b>50.000.000,00</b>	<b>14.096.221,09</b>	<b>68.287.029,53</b>	<b>113.630.568,94</b>	<b>246.013.819,56</b>

	Σμ.	01.01-31.12.2020	01.01-31.12.2019
<b>Τοιχιακές ρυθίς από λειτουργικές δραστηριότητες</b>			
Κέρδη προ φόρων		36.929.670,41	47.606.299,63
Προσαρμογές για:			
Αποσβέσεις ενσώματων και ασώματων περιουσιακών στοιχείων	27	16.770.223,73	16.089.255,29
Αποσβέσεις επανομημάτων	27	(864.724,94)	(864.725,07)
Απόσβεση δικαιώματος χρήσης περιουσιακών στοιχείων	27	2.082.696,64	2.036.653,17
Χρηματοοικονομικά κόστη από υποχρεώσεις μίσθωσης	26	2.472.612,61	2.476.537,85
Ζημιές από πώληση πάγιων περιουσιακών στοιχείων	25	401.296,11	-
Απομείωση περιουσιακών στοιχείων διακρατούμενων προς πώληση	4	1.676.705,02	-
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	26	565.964,68	124.447,82
Πρόβλεψη παραγών που εξαρτώνται από την αξία μεταβολής και διακανονίζονται σε μετρητά	28	67.691,29	600.000,00
Πρόβλεψεις για αποζημίωση προσωπικού	28	2.472.870,98	2.169.318,00
Λοιπές προβλέψεις		(790.440,68)	4.452.785,29
<b>Λειτουργικό κέρδος προ μεταβολών του κεφαλαίου κίνησης (Αύξηση)/Μείωση:</b>		<b>61.784.565,85</b>	<b>74.690.571,98</b>
Αποθέματα		(508.068,80)	(566.420,25)
Εμπορικές και λοιπές απατήσεις		(59.363,24)	4.171.916,98
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	8	1.679.742,68	710.011,58
<b>Αύξηση/(Μείωση):</b>			
Προμηθευτές		(781.366,23)	(320.441,28)
Δεδολεημένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		(7.311.176,27)	(4.081.980,69)
Έσοδα επομένων χρήσεων	21	(1.239.730,36)	(537.608,28)
Τόκοι πληρωθέντες		(295.739,03)	(264.604,92)
Πληρωμές για αποζημίωση προσωπικού	16	(685.933,76)	(1.383.057,23)
Πιστωτικοί τόκοι υπερημερίας	26	39.650,30	57.601,17
Φόροι πληρωθέντες	9	(10.186.506,81)	(21.120.523,27)
<b>Σύνολο εκροών από λειτουργικές δραστηριότητες</b>		<b>42.436.074,33</b>	<b>51.355.465,79</b>
<b>Τοιχιακές ρυθίς από επενδυτικές δραστηριότητες</b>			
Ληφθείσες επανομημάτων	15	6.766.044,97	-
Αγορές ενσώματων και ασώματων πάγιων στοιχείων	4	(15.548.205,95)	(8.954.172,02)
Προκαταβολή για αγορά ενσώματων πάγιων στοιχείων	8	(5.147.718,36)	-
Τόκοι και συναφή έσοδα εισπραχθέντα	26	327.917,69	808.842,57
<b>Σύνολο εκροών για επενδυτικές δραστηριότητες</b>		<b>(13.601.961,65)</b>	<b>(8.145.329,45)</b>
<b>Τοιχιακές ρυθίς από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες</b>			
Αποπληρωμή μακροπρόθεσμου δανειακού	18	(6.000.000,00)	(6.000.000,00)
Έξοδα εγγυητικών επιστολών και τόκοι πληρωθέντες		(1.098.389,92)	(726.286,64)
Πληρωμές υποχρεώσεων μίσθωσης	5	(3.641.845,56)	(90.594,24)
Μερίσματα πληρωθέντα χρήσης	19	(13.470.000,00)	(10.600.000,00)
<b>Σύνολο εκροών για χρηματοοικονομικές δραστηριότητες</b>		<b>(24.210.235,48)</b>	<b>(17.416.880,88)</b>
<b>Καθαρή αύξηση χρηματικών διαθεσίμων</b>		<b>4.623.877,20</b>	<b>25.793.255,46</b>
Χρηματικό διαθέσιμο στην αρχή της χρήσης	12	106.730.436,86	80.937.181,40
Χρηματικό διαθέσιμο στο τέλος της χρήσης	12	<b>111.354.314,06</b>	<b>106.730.436,86</b>

	Σημ.	30.06.2021	31.12.2020
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>			
<b>Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>			
Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία	4	276.740.227,29	271.519.477,50
Δικαίωμα χρήσης περιουσιακών στοιχείων	5	60.197.840,07	61.203.389,45
Επενδυτικά ακίνητα		734.338,38	734.338,38
Ασώματα πάγια στοιχεία		1.103.930,14	1.409.534,21
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	6	5.785.030,22	5.151.580,60
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	7	8.009.259,24	9.150.144,04
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων</b>		<b>352.570.625,34</b>	<b>349.168.464,18</b>
<b>Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>			
Αποθέματα	8	3.644.287,62	3.703.288,52
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	9	23.490.372,16	15.659.463,09
Δεσμευμένες καταθέσεις	10	213.267,48	213.267,48
Χρηματικά διαθέσιμα	10	114.370.734,49	111.354.314,06
		<b>141.718.661,75</b>	<b>130.930.333,15</b>
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση	4	148.500,00	183.500,00
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού</b>		<b>141.867.161,75</b>	<b>131.113.833,15</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>		<b>494.437.787,09</b>	<b>480.282.297,33</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>			
<b>Ιδια Κεφάλαια</b>			
Μετοχικά κεφάλαια	11	50.000.000,00	50.000.000,00
Λοιπά αποθεματικά	12	82.383.250,62	82.383.250,62
Κέρδη εις νέον		128.550.198,45	113.630.568,94
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>		<b>260.933.449,07</b>	<b>246.013.819,56</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>			
Μακροπρόθεσμο δάνεια	16	41.499.999,99	44.499.999,99
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	62.951.718,35	65.301.685,19
Επιχορηγήσεις	13	31.976.856,66	25.468.216,27
Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	14	15.420.047,29	15.161.000,68
Προβλέψεις	15	17.939.172,50	16.728.405,67
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	29	928.523,57	667.691,29
Έσοδα επομένων χρήσεων	19	34.532.279,02	35.073.626,53
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>		<b>205.248.597,38</b>	<b>202.900.625,62</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>			
Προμηθευτές		5.404.832,21	7.862.340,65
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπρόθεσμων δανείων	16	6.000.000,00	6.000.000,00
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	1.262.013,87	1.236.796,23
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι		176.464,79	-
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	18	15.412.429,77	16.268.715,27
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>		<b>28.255.740,64</b>	<b>31.367.852,15</b>
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων</b>		<b>233.504.338,02</b>	<b>234.268.477,77</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</b>		<b>494.437.787,09</b>	<b>480.282.297,33</b>



Ποσά σε χιλιάδες €	Σημείωση	Δεκέμβριος 31, 2020	Δεκέμβριος 31, 2019
<b>Ενεργητικό</b>			
<b>Μη κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία</b>			
Επενδύσεις σε ακίνητα	8.1	3.052	3.105
Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός	8.2	59.892	56.224
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	8.3	1.346	859
Δικαίωμα Χρήσης	8.4	42.481	41.936
Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις	8.26	26	0
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	8.24	4.984	4.708
Δοθείσες εγγυήσεις	8.9	7.000	7.000
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	8.5	27	27
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων Περιουσιακών Στοιχείων</b>		<b>118.808</b>	<b>113.859</b>
<b>Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία</b>			
Αποθέματα καθαρά	8.6	1.736	1.747
Απαιτήσεις από πελάτες, καθαρές	8.7	5.379	3.292
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	8.8	6.616	6.562
Λοιπά χρηματοοικονομικά στοιχεία	8.9	17.516	44.587
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	8.9	87.595	54.466
<b>Σύνολο κυκλοφορούντων Περιουσιακών Στοιχείων</b>		<b>118.842</b>	<b>110.654</b>
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>237.651</b>	<b>224.513</b>
<b>Ίδια Κεφάλαια</b>			
Μετοχικό κεφάλαιο	8.10.1	30.240	30.240
Κέρδη εις νέο		70.396	63.973
Αποθεματικά	8.10.2	68.031	67.027
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>		<b>168.668</b>	<b>161.241</b>
<b>Υποχρεώσεις</b>			
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Προβλέψεις για υποχρεώσεις σε εργαζομένους	8.11	5.647	5.240
Λοιπές προβλέψεις	8.12	418	418
Υποχρεώσεις από Δικαίωμα Χρήσης	8.27.2.ii	45.786	44.257
Λοιπές μακροχρόνιες υποχρεώσεις	8.13	188	162
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>52.039</b>	<b>50.077</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>			
Προμηθευτές	8.14	3.284	2.661
Προκαταβολές πελατών	8.14	5.070	3.583
Μερίσματα πληρωτέα	8.14	0	10
Τρέχων φόρος εισοδήματος	8.15	1.002	0
Υποχρεώσεις από Δικαίωμα Χρήσης	8.27.2.ii	1.907	1.848
Λοιπές υποχρεώσεις και δεδουλευμένα έξοδα	8.14	5.681	5.094
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>		<b>16.944</b>	<b>13.195</b>
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων</b>		<b>237.651</b>	<b>224.513</b>

#### Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

Ποσά σε χιλιάδες €	Σημείωση	1/1-31/12, 2020	1/1-31/12, 2019
Πωλήσεις	8.16	71.724	68.981
Κόστος πωληθέντων	8.17	(37.817)	(36.777)
<b>Μικτά κέρδη</b>		<b>33.906</b>	<b>32.204</b>
Λοιπά έσοδα και κέρδη	8.18	3.097	3.732
Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας	8.19	(10.614)	(10.111)
Έξοδα Λειτουργίας Διάθεσης	8.20	(488)	(908)
Λοιπά έξοδα και ζημιές	8.22	(389)	(1.159)
<b>Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης προ φόρων χρημ/κών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>25.511</b>	<b>23.758</b>
Χρηματοοικονομικά έσοδα	8.23	1.109	1.189
Χρηματοοικονομικά έξοδα	8.23	(2.032)	(1.911)
<b>Κέρδη χρήσης προ Φόρων</b>		<b>24.588</b>	<b>23.035</b>
Φόρος εισοδήματος	8.24	(4.504)	(6.582)
<b>Κέρδη χρήσης μετά από φόρους</b>		<b>20.084</b>	<b>16.453</b>
<b>Στοιχεία που δεν θα ταξινομηθούν στην κατάσταση αποτελεσμάτων μεταγενέστερα (Ζημιές)/κέρδη από επαναμέτρηση προγραμμάτων καθορισμένων παροχών</b>			
Φόρος εισοδήματος που αναλογεί	8.24	217	(256)
<b>Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους</b>		<b>(686)</b>	<b>642</b>
<b>Συγκρισιμότητα συνολικά έσοδα μετά από φόρους</b>		<b>19.398</b>	<b>17.094</b>
Κέρδη μετά από φόρους ανα μετοχή βασικά και απομειωμένα, σε €	8.28	1,9924	1,6322
Κέρδη προ Φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων	7.2	30.922	29.748

Η Εταιρία				
Ποσά σε χιλιάδες €	Σημείωση	Ιούνιος 30, 2021	Ιούνιος 30, 2020	
Πωλήσεις	9	37.041	34.688	
Κόστος πωληθέντων		-19.587	-19.462	
<b>Μικτά κέρδη</b>		<b>17.454</b>	<b>15.226</b>	
Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης		-5.335	-6.093	
Λοιπά έσοδα και έξοδα	10	973	1.666	
<b>Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης προ φόρων</b>				
<b>Χρημ/κών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</b>		<b>13.093</b>	<b>10.798</b>	
Χρηματοοικονομικά έσοδα -καθαρά	12	-776	-440	
<b>Κέρδη προ φόρου εισοδήματος</b>		<b>12.317</b>	<b>10.358</b>	
Φόρος εισοδήματος	13	-3.425	-2.509	
<b>Κέρδη περιόδου μετά από φόρους</b>		<b>8.892</b>	<b>7.848</b>	
<b>Στοιχεία που δεν θα ταξινομηθούν στην κατάσταση αποτελεσμάτων μεταγενέστερα</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	
Λοιπά Συνολικά Εισοδήματα		0	0	
<b>Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους</b>		<b>8.892</b>	<b>7.848</b>	
Κέρδη ανα μετοχή	16	0,88	0,78	

Ποσά σε χιλιάδες €	Σημείωση	Ιούνιος 30, 2021	Ιούνιος 30, 2020
<b>Αποτέλεσμα μετά φόρων</b>		<b>8.892</b>	<b>7.848</b>
Προσαρμογές για :			
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων περιουσιακών στοιχείων	5	2.933	3.127
Διαγραφή παγίων		-	1
Λοιπά μη-ταμειακά στοιχεία		518	685
Πληρωμές για αποζημίωση προσωπικού		-461	-568
Φόρος εισοδήματος	13	3.425	2.509
Χρηματοοικονομικά έξοδα ,καθαρά		-776	-440
<b>Ταμειακά διαθέσιμα που προέρχονται από δραστηριότητες της Εταιρείας πριν από τις μεταβολές του λειτουργικού ενεργητικού και παθητικού</b>		<b>14.532</b>	<b>13.162</b>
Μεταβολές του λειτουργικού ενεργητικού και παθητικού :			
Αποθέματα		26	-140
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές απαιτήσεις		2.650	262
Εμπορικές και λοιπές υποχρεώσεις		-2.404	3.243
<b>Ταμειακά διαθέσιμα που προέρχονται από δραστηριότητες της εταιρείας</b>		<b>14.805</b>	<b>16.527</b>
Καταβληθέντες τόκοι , καθαροί		-154	-213
Καταβληθείς φόρος εισοδήματος		-1.552	-
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</b>		<b>13.099</b>	<b>16.314</b>
Αγορά ενσώματων και άυλων περιουσιακών στοιχείων		-11.849	-5.762
Πώληση χρηματοοικονομικών μέσων διαθεσίμων προς πώληση		-	-
Αγορά χρηματοοικονομικών μέσων που συνδέονται με τη σύμβαση παραχώρησης		-	-
Πώληση(αγορά) χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων		-57.872	41.122
Έσοδα από τόκους και συναφή έσοδα		-	-
<b>Καθαρές ταμειακές ροές που χρησιμοποιούνται σε επενδυτικές δραστηριότητες (β)</b>		<b>-69.721</b>	<b>35.360</b>
Έσοδα από την έκδοση (αποπληρωμή δανείων)		-	-
Καταβληθέντα μερίσματα		-	-
<b>Καθαρές ταμειακές ροές που προέρχονται/χρησιμοποιούνται σε χρηματοοικονομικές δραστηριότητες (γ)</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Καθαρή (μείωση)/αύξηση των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδυνάμων (α) + (β) + (γ)</b>		<b>-56.622</b>	<b>51.673</b>
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα κατά την έναρξη της περιόδου		87.595	54.465
<b>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα κατά τη λήξη της περιόδου</b>	7	<b>30.974</b>	<b>106.139</b>