



# ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ ΑΕ)

## Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014 - 2018

Σεπτέμβριος 2014



<b>1</b>	<b>Στρατηγική - Όραμα</b>	<b>Σελ. 3</b>
<b>2</b>	<b>Επιχειρηματικές μονάδες – Επισκόπηση ιστορικών στοιχείων</b>	<b>Σελ. 5</b>
<b>3</b>	<b>Επιχειρησιακό Σχέδιο</b>	<b>Σελ. 8</b>
3 – I	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) – Προβλήτας I	Σελ. 10
3 – II	ΣΕΠ – Παραχώρηση Προβλήτα II & III	Σελ. 16
3 – III	Κρουαζιέρα	Σελ. 22
3 – IV	Σταθμός διακίνησης οχημάτων	Σελ. 28
3 – V	Ακτοπλοΐα και Πορθμείο	Σελ. 34
3 – VI	Ναυπηγοεπισκευή και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων	Σελ. 41
3 – VII	Λοιπές δραστηριότητες	Σελ. 46
3 - VIII	Σύνολο δραστηριοτήτων	Σελ. 52
3 – IX	Επενδυτικό σχέδιο 2014 - 2018	Σελ. 55
3 - X	Λοιπές Βασικές Παραδοχές Επιχειρηματικού Σχεδίου	Σελ. 61
<b>4</b>	<b>Οικονομικές Καταστάσεις 2014 - 2018 (P&amp;L / BS / CF / Ratios)</b>	<b>Σελ. 65</b>
<b>5</b>	<b>S.W.O.T. Analysis</b>	<b>Σελ. 71</b>

## Ενότητα 1

### Στρατηγική - Όραμα

## Κύρια σημεία

### Στρατηγική

Σταδιακή απεξάρτηση της σχεδόν αποκλειστικής οικονομικής αποτελεσματικότητας του Οργανισμού από τον τομέα Εμπορευματοκιβωτίων

Δραστική ανάπτυξη των λοιπών αλλά και νέων εμπορικών τομέων με παράλληλη αποφυγή της εξάρτησης των αποτελεσμάτων από έναν μόνο χρήστη - πελάτη

### Τακτική

Ενίσχυση του τομέα διακίνησης οχημάτων μέσω επενδύσεων στις υποδομές καθώς και λειτουργικών αναδιαρθρώσεων, προκειμένου ο Πειραιάς να διατηρήσει την ηγετική του θέση ως κέντρο διακίνησης αυτοκινήτων στην ανατολική Μεσόγειο.

Ενίσχυση του τομέα κρουαζιέρας μέσω επενδύσεων στις υποδομές καθώς και λειτουργικών αναδιαρθρώσεων προκειμένου ο Πειραιάς να καταστεί το σημαντικότερο κέντρο κρουαζιέρας στην ανατολική Μεσόγειο.

### Εφαρμογή

Παραχώρηση Προβλητών Εμπορευματοκιβωτίων II & III (2009)

Επέκταση Νότιου Προβλήτα Κρουαζιέρας

#### Αποτελεσματικότητα

Εφαρμογή επιχειρησιακών πολιτικών που θα επιτρέπουν μακροπρόθεσμα την βιώσιμη λειτουργία του Οργανισμού μέσω προσαρμογής των δομών λειτουργίας και της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας

#### Λιμενική Πολιτική

Υιοθέτηση πολιτικής εξωστρέφειας του Οργανισμού με ενεργή συμμετοχή σε διεθνείς οργανώσεις και φορείς, ώστε ο ΟΛΠ να συμμετέχει ενεργά στα κέντρα διαμόρφωσης λιμενικών πολιτικών σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

#### Ανταγωνισμός εκτος ΕΕ

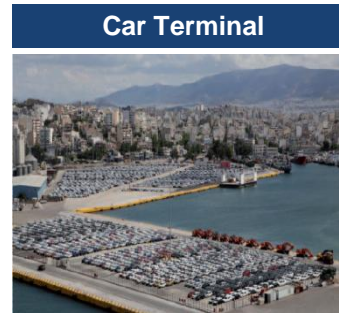
Ανάπτυξη συγκριτικού πλεονεκτήματος σε όλους τους τομείς δραστηριοποίησης, μέσω προληπτικής εφαρμογής περιβαλλοντικών δράσεων και εφαρμογής πολιτικών ποιότητας, ώστε ο ΟΛΠ να καταστεί πρωτοπόρος στον τομέα αυτό σε ολόκληρη την Μεσόγειο.

## Ενότητα 2

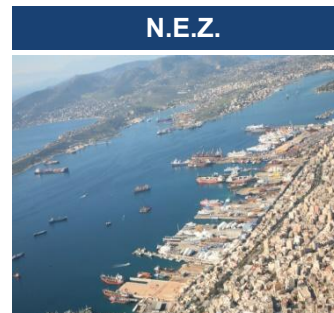
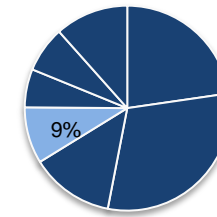
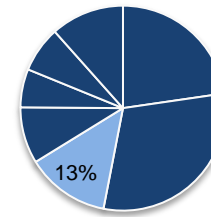
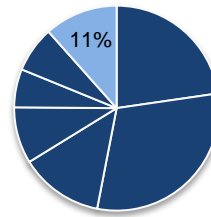
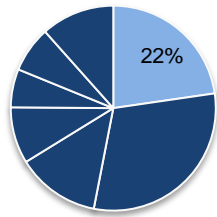
### Επιχειρηματικές μονάδες – Επισκόπηση ιστορικών στοιχείων

# Επιχειρηματικές Μονάδες

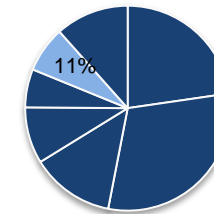
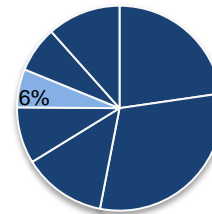
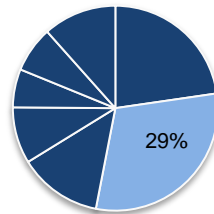
## Επισκόπηση ιστορικών στοιχείων



Ποσοστό συνολικών εσόδων και λοιπών εσόδων (2013)



Ποσοστό συνολικών εσόδων και λοιπών εσόδων (2013)





# Επιχειρηματικές Μονάδες

## Επισκόπηση ιστορικών στοιχείων

### Ιστορικά στοιχεία εσόδων ανά δραστηριότητα

2013	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	Διακίνηση αυτοκινήτων	Ακτοπλοΐα	Κρουαζιέρα	Ναυπ/σκευή (δεξαμενές και προσ/ση)	Παραχώρηση Προβλ. II & II (ΣΕΠ)	Λοιποί τομείς	Σε επίπεδο εταιρείας	Σύνολο
Έσοδα	25.574.046,35	13.042.102,87	10.039.381,03	14.823.764,37	6.799.452,92	34.193.019,08	4.158.702,79	-	108.630.469,41
Μικτό κέρδος	(15.144.316,21)	4.333.345,45	2.789.187,56	5.005.400,22	(167.600,39)	28.026.114,58	(2.617.874,41)	-	22.224.256,80
Κέρδη προ φόρων	(18.947.751,18)	2.417.228,96	1.337.444,79	2.860.813,57	(1.111.343,60)	23.280.228,38	241.990,63	1.746.005,77	11.824.617,32
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων	8.028.555,05	544.347,20	1.047.983,60	950.620,82	715.409,54	3.392.426,10	729.282,95	-	15.408.625,26
Κέρδη προ φόρων, χρηματ/κών, αποτι/των και αποσβέσεων	(10.900.787,01)	2.961.576,16	2.385.428,39	3.811.434,39	(395.934,06)	26.672.654,48	971.273,58	733.383,73	26.239.029,66

2012	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	Διακίνηση αυτοκινήτων	Ακτοπλοΐα	Κρουαζιέρα	Ναυπ/σκευή (δεξαμενές και προσ/ση)	Παραχώρηση Προβλ. II & II (ΣΕΠ)	Λοιποί τομείς	Σε επίπεδο εταιρείας	Σύνολο
Έσοδα	25.201.071,69	12.573.056,88	12.716.311,65	14.154.319,22	5.600.798,92	31.980.149,12	4.366.745,31	-	106.592.452,79
Μικτό κέρδος	(15.502.368,62)	3.098.298,59	5.141.125,68	5.233.343,39	(333.401,24)	25.669.847,97	(3.372.586,74)	-	19.934.259,03
Κέρδη προ φόρων	(18.268.073,91)	1.181.987,89	3.134.851,02	3.072.358,51	(1.188.700,59)	20.604.492,98	(188.528,91)	750.499,29	9.098.886,28
Αποσβέσεις ενσώματων και άυλων	8.668.176,05	661.216,44	1.108.653,24	328.584,04	705.960,22	4.167.313,28	854.167,71	-	16.494.070,98
Κέρδη προ φόρων, χρηματ/κών, αποτι/των και αποσβέσεων	(10.964.247,23)	1.843.204,33	4.243.504,26	3.400.942,54	(482.740,37)	24.771.805,13	665.639,93	684.722,20	24.162.830,79

## Ενότητα 3

# Επιχειρησιακό σχέδιο



### Κύρια σημεία

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014 – 2018 αποτυπώνει τον υφιστάμενο Επιχειρησιακό Σχεδιασμό και την Στρατηγική της τρέχουσας Διοίκησης του ΟΛΠ.

Ο Επιχειρησιακός Σχεδιασμός παρουσιάζεται ξεχωριστά ανά Επιχειρηματική Δραστηριότητα, βάσει της δομής των δημοσιευμένων οικονομικών αποτελεσμάτων του ΟΛΠ.

Για την υλοποίηση προβλέπων μελλοντικών αποτελεσμάτων, υιοθετήθηκε σειρά παραδοχών οι οποίες προκύπτουν από εκτιμήσεις εξέλιξης επιβατικών & εμπορευματικών ροών του λιμένα, κυρίως βάσει:

- Προβλέψεων διεθνώς αναγνωρισμένων μελετητικών οίκων της λιμενικής βιομηχανίας,
- Εκτιμήσεων αρμόδιων ανώτατων στελεχών του ΟΛΠ,
- Ιστορικών τάσεων εξέλιξης των υπό εξέταση μεγεθών,
- Μελλοντικής στρατηγικής του ΟΛΠ,
- Εμπειρίας στην εκτίμηση των τάσεων που προδιαγράφονται στην λιμενική αγορά,
- Εκτιμήσεων διεθνών οργανισμών για την εξέλιξη βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της Ελληνικής οικονομίας,

Οι εκτιμήσεις του κόστους υπαλληλικού και λιμενεργατικού προσωπικού βασίστηκαν στις εξής παραδοχές:

- Η υφιστάμενη οργανωτική δομή θα διατηρηθεί καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου μελέτης,
- Το μισθολογικό καθεστώς, όπως αυτό διαμορφώθηκε από τις διατάξεις του Ν.4024/2011, θα παραμείνει αμετάβλητο,
- Ο ρυθμός αποχώρησης του προσωπικού λόγω συνταξιοδότησης θα διαμορφωθεί στα επίπεδα των 20 εργαζομένων κατ' έτος, αριθμός που βασίζεται σε ιστορικά δεδομένα από το 2013 μέχρι και το πρώτο εξάμηνο του 2014,
- Οι περιοριστικές περί προσλήψεων νομοθετικές διατάξεις δεν θα μεταβληθούν

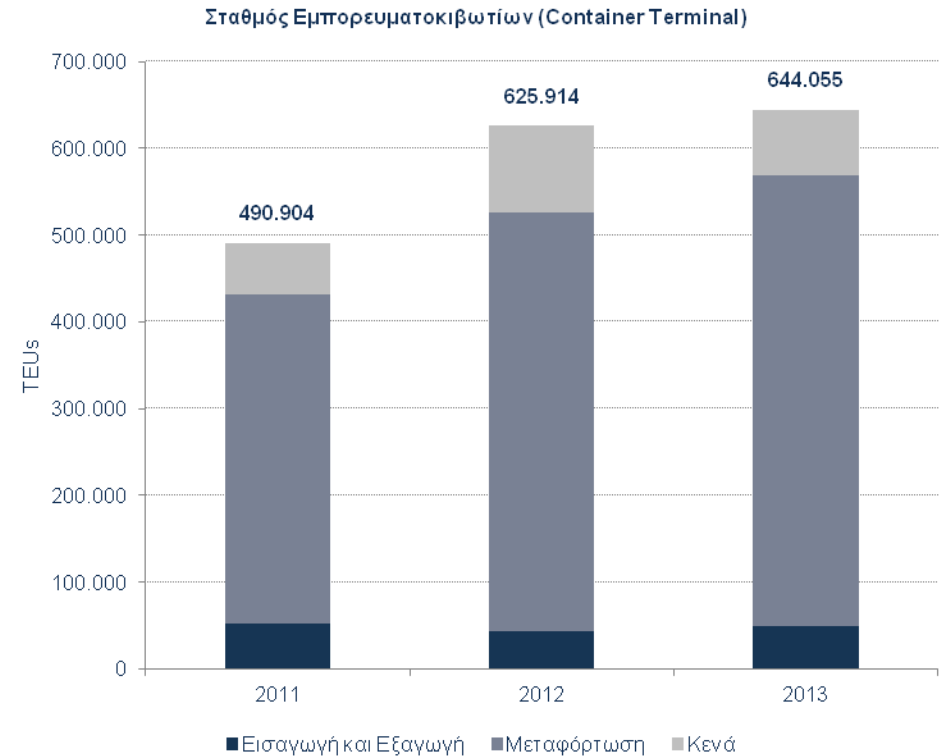
## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### Ι. Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) – Προβλήτας Ι

## Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία

- Η λειτουργία του Προβλήτα I ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2010 κατόπιν της μετεγκατάστασης των αντίστοιχων δραστηριοτήτων του ΟΛΠ από τον Προβλήτα II, ο οποίος τελεί πλέον υπό παραχώρηση στην Cosco Pacific Ltd
- Το 2012 ο ΟΛΠ υπέγραψε σύμβαση πενταετούς διάρκειας για φορτία μεταφόρτωσης με την MSC, γεγονός που συνέβαλε ουσιαστικά στην αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ)
- Ο όγκος φορτίων μεταφόρτωσης αποτελεί περισσότερο από το 80% των έμφορτων Ε/Κ που διαχειρίζεται ο σταθμός
- Ο όγκος εγχώριου φορτίου, (εισαγωγής & εξαγωγής) που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ επηρεάστηκε αρνητικά τόσο από τη χρηματοοικονομική κρίση της χώρας όσο και από τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό με την ΣΕΠ (Cosco)



### ΣΕΜΠΟ Προβλήτας Ι

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

#### Διακίνηση

- Οι προβλέψεις για την διακίνηση βασίζονται σε συντηρητική προσέγγιση λόγω του ευμετάβλητου οικονομικού περιβάλλοντος
- Η διακίνηση μεταφόρτωσης εκτιμήθηκε ότι θα αυξηθεί κατά 2,5% ανά έτος, ποσοστό το οποίο αποτελεί το ήμισυ της εκτιμώμενης αύξησης της διακίνησης στη Μεσόγειο, σύμφωνα με τα στοιχεία εκτιμήσεων του διεθνούς οργανισμού Clarksons
- Το εγχώριο φορτίο (εισαγωγή – εξαγωγή) εκτιμήθηκε ότι θα ακολουθήσει την πορεία εξέλιξης του εγχώριου ΑΕΠ, όπως αυτή έχει προσδιοριστεί από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF), με διακύμανση μεταξύ του 0,59% το 2014 έως 3,29% το 2018
- Η συνολική διακίνηση εκτιμήθηκε ότι θα έχει μέση αύξηση της τάξης του 2,7%

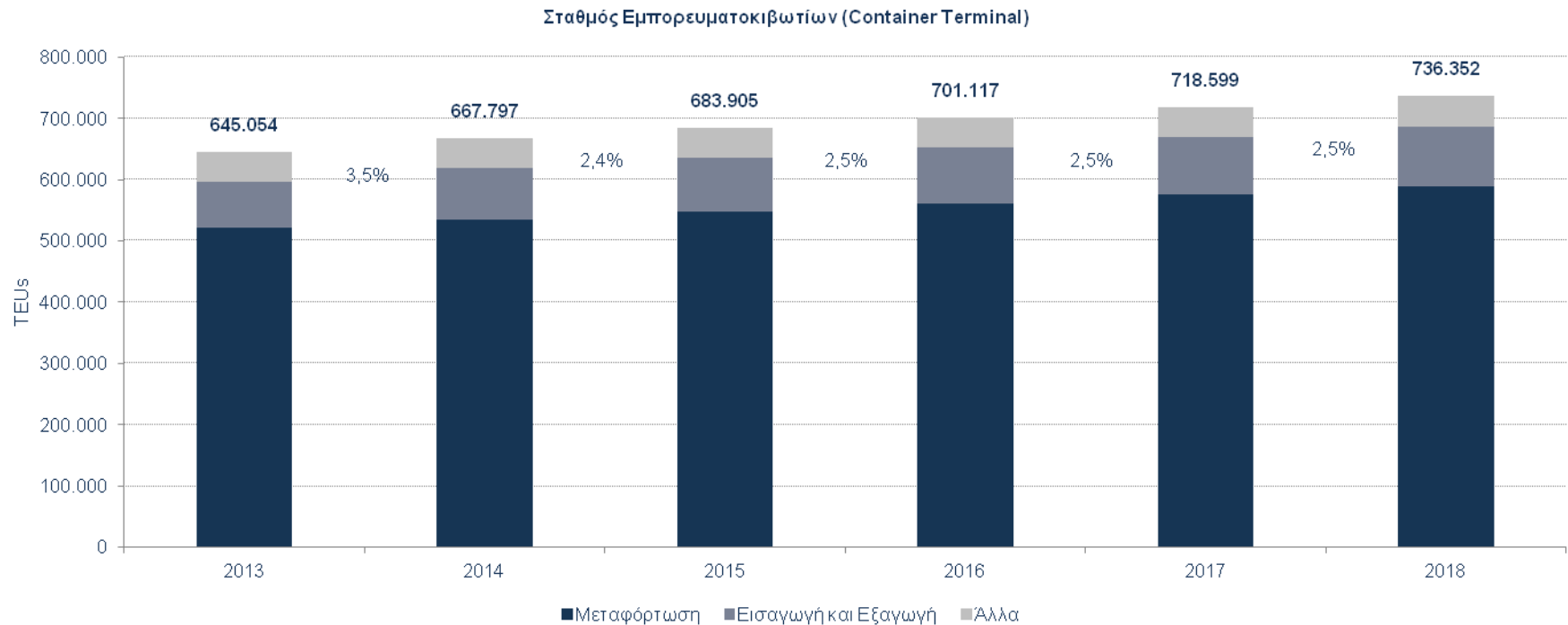
#### Τιμολογιακή Πολιτική

- Ελήφθη η υπόθεση ότι θα εφαρμοστεί αύξηση ύψους 5% σε όλα τα τιμολόγια πλην των φορτίων μεταφόρτωσης, τα οποία στην πλειοψηφία αφορούν τη σύμβαση με την MSC εντός της επόμενης διετίας (2014-2015), ενώ στο υπόλοιπο της εξεταζόμενης περιόδου (2016-2018) θα παραμείνουν σταθερά

#### Κόστος Λειτουργίας

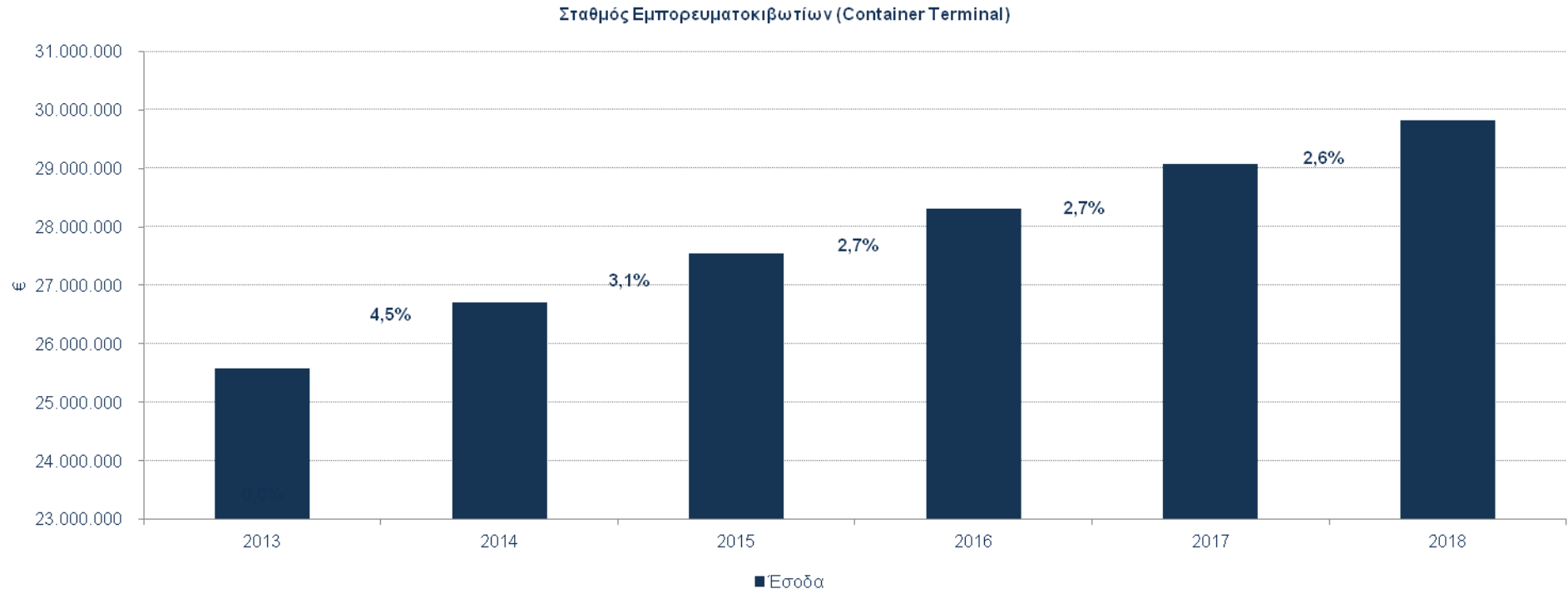
- Εκτιμήθηκε ότι η μέση ετήσια συνολική αύξηση φορτίου ύψους 2,7% δεν θα έχει επίπτωση στο κόστος μισθοδοσίας, καθώς θεωρήθηκε ότι θα απορροφηθεί μέσω σχετικής αύξησης της παραγωγικότητας

## Βασικές προβλέψεις διακίνησης



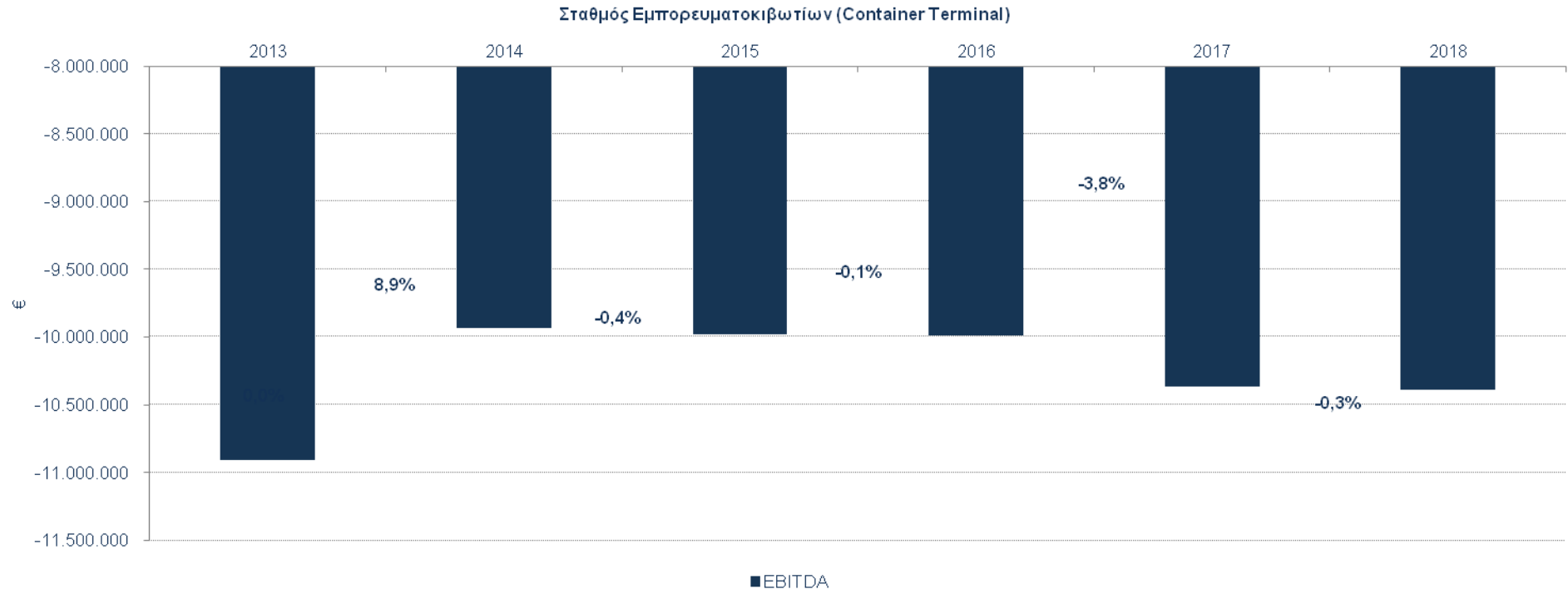
- Η μέση ετήσια μεταβολή διακίνησης είναι περίπου 2,7%.
- Με βάση τις παραδοχές ανάπτυξης το ΣΕΜΠΟ θα φτάσει στο τέλος της 5ετίας στο όριο λειτουργικής του δυναμικότητας κοντά στις 700,000TEU.
- Το εγχώριο φορτίο αυξάνεται με βάση το ΑΕΠ και συμβάλλει θετικά στα έσοδα ανερχόμενο σε περίπου 100,000TEU το 2018.

### Βασικές προβλέψεις εσόδων



- Η μεση ετήσια μεταβολή των εσόδων είναι περίπου 3,1%.
- Η έστω και οριακά αυξημένη μεταβολή των εσόδων σε σχέση με τη διακίνηση οφείλεται στην αύξηση του εγχωρίου φορτίου.
- Επιπλέον θετική επίδραση υπάρχει από την αύξηση των τιμολογίων το 2016 κατά 5% εκτός φορτίων μεταφόρτωσης,

### Βασικές προβλέψεις EBITDA



- Με δεδομένο ότι ο προβλήτας Ι έχει ήδη προσεγγίσει τη βέλτιστη παραγωγική του δυναμικότητα, τα περιθώρια αύξησης των εσόδων είναι περιορισμένα. Παρ' όλα αυτά η συγκράτηση του κόστους μισθοδοσίας και η μικρή αύξηση της παραγωγικότητας μειώνουν τη λειτουργική ζημία από € -10,9 εκατ. το 2013 σε € -10,4 εκατ. το 2018.



## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

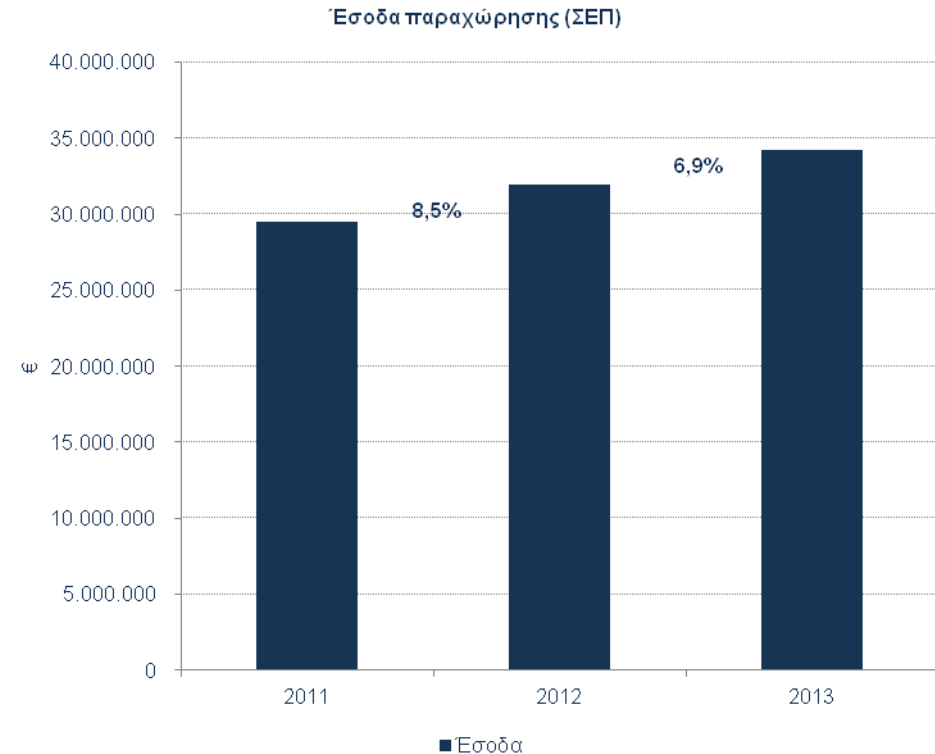
#### II. ΣΕΠ – Παραχώρηση Προβλήτα II & III

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## Παραχώρηση ΣΕΠ (Cosco Pacific Ltd) (1)

### Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία

- Η παραχώρηση στη ΣΕΠ (CPL Ltd) υπογράφηκε το 2008 και υλοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2009.
- Τα έσοδα από την παραχώρηση βασίζονται σε ποσοστό επί των εσόδων της ΣΕΠ με ελάχιστο ποσό κατ' έτος, ανεξαρτήτως διαμόρφωσης εσόδων (ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα παραχώρησης). Παράλληλα περιλαμβάνονται έσοδα από ενοίκια βάσει της έκτασης του χώρου και του μήκους προβλητών.
- Στα έσοδα καταγράφονται και ποσά που εισπράττονται από τη ΣΕΠ και τα οποία αφορούν τιμολόγια που εκδίδονται στον ΟΛΠ ΑΕ και αφορούν κυρίως τιμολόγια ΔΕΚΟ.
- Το 2012, τα έσοδα παραχώρησης ανήλθαν σε €31,9εκ. ενώ το 2013 σε €34,1εκ., ξεπερνώντας για πρώτη φορά το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα παραχώρησης.

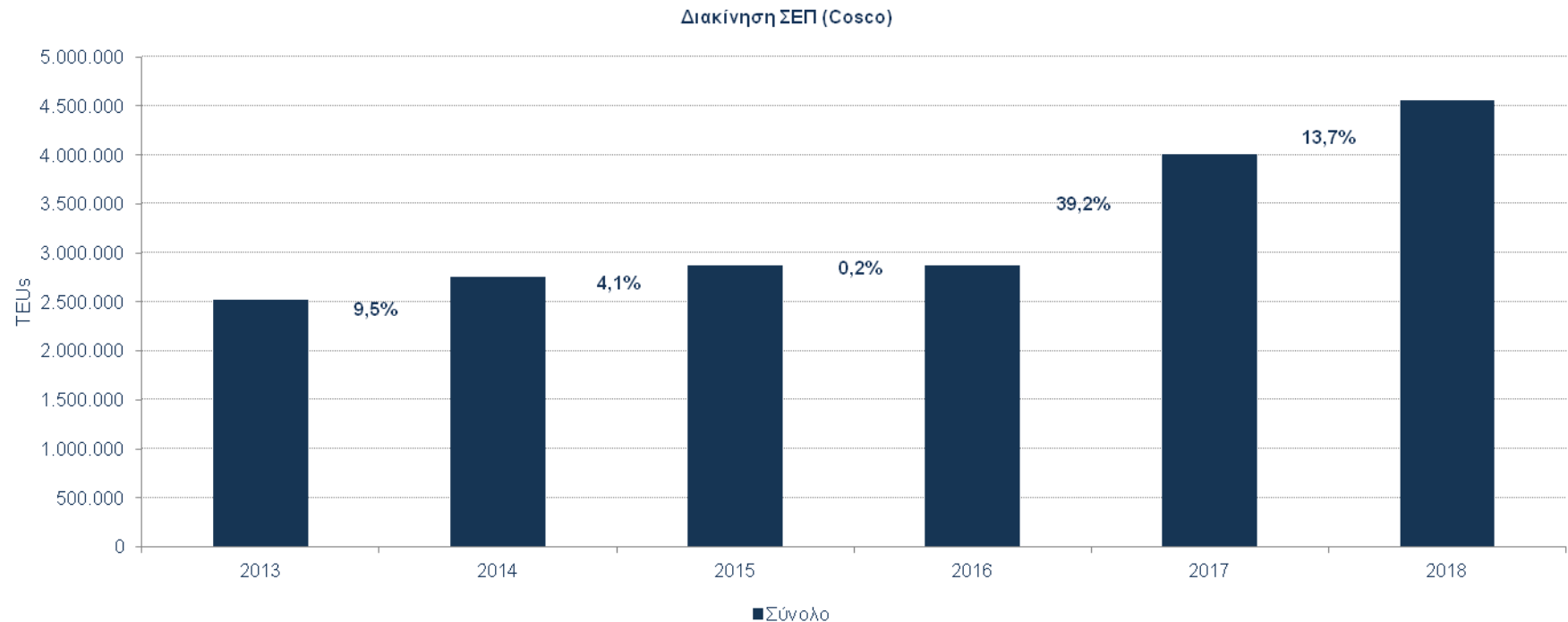


### Παραχώρηση ΣΕΠ (Cosco Pacific Ltd)

#### Κυρίες παραδοχές επιχειρηματι- κών προβλέψεων

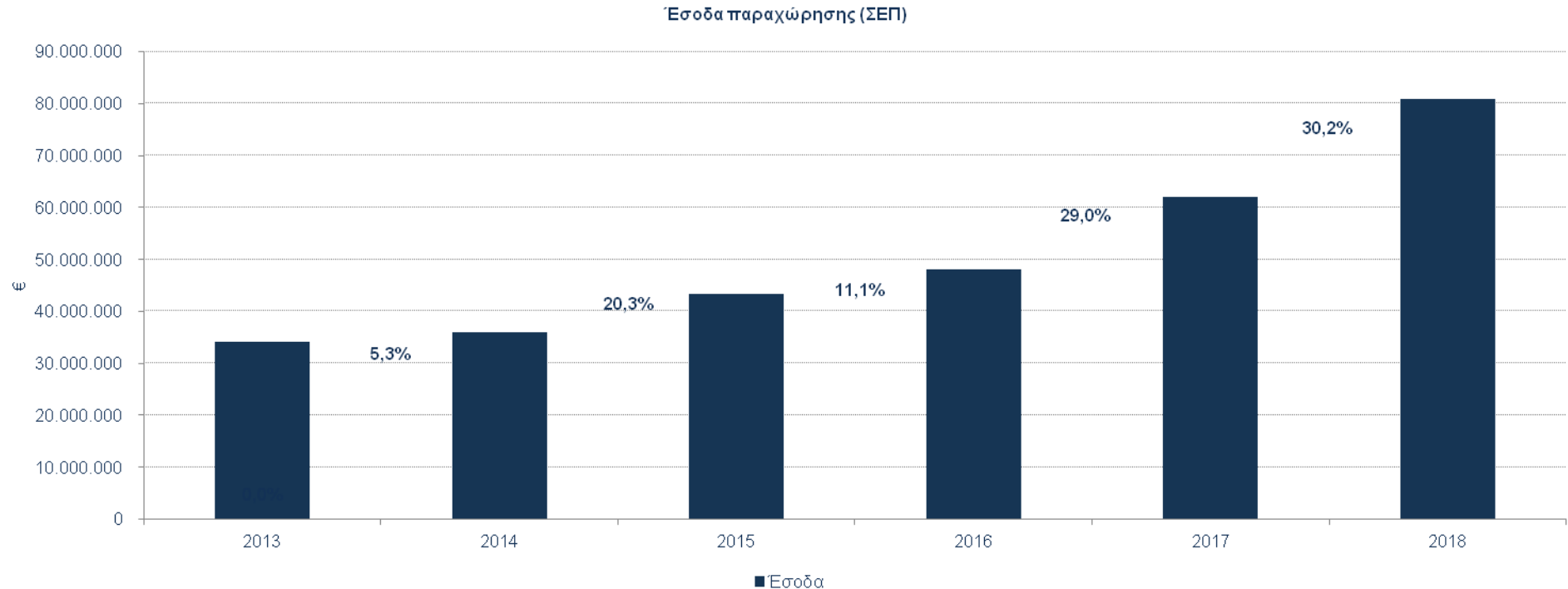
- Όλες οι εκτιμήσεις που καταγράφονται κατωτέρω δεν περιλαμβάνουν την επίδραση από τη φιλική διευθέτηση, καθώς αυτή δεν έχει ολοκληρώσει τις απαιτούμενες δράσεις για την ενεργοποίησή της.
- Οι παραδοχές διακίνησης που υιοθετήθηκαν για την εκτίμηση του ανταλλάγματος, βασίζονται στην παραδοχή ότι την εξεταζόμενη περίοδο τα μεταβλητά έσοδα της παραχώρησης θα συνεχίσουν να είναι υψηλότερα από το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης.
- Το αντάλλαγμα παραχώρησης εντός της πενταετίας 2014 - 2018 θα αυξηθεί από € 34,1εκ το 2013 σε € 80,1εκ. το 2018 με μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 19%

### Βασικές προβλέψεις διακίνησης



- Το φορτίο θα καταγράψει μεσοσταθμική αύξηση κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2014 – 2018) κατά 16%, καταλήγοντας το 2018 να υπερβαίνει τα 4,5 εκ TEU
- Το μίγμα φορτίου θα μεταβληθεί αυξάνοντας τη συμμετοχή του εγχώριου φορτίου, με θετική επίδραση στα έσοδα.

### Βασικές προβλέψεις εσόδων

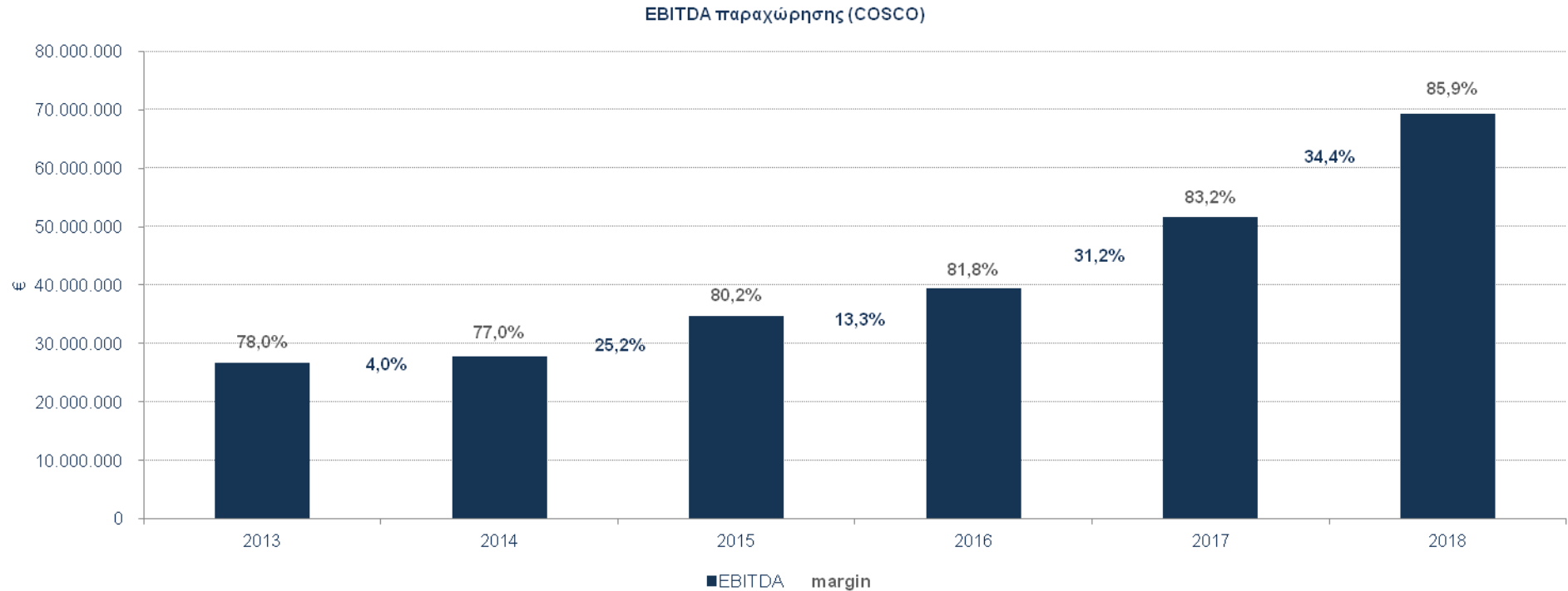


- Τα έσοδα από την παραχώρηση στη ΣΕΠ αυξάνουν με μεσοσταθμικό ρυθμό 31%
- Η αύξηση των εσόδων οφείλεται τόσο στην αύξηση της διακίνησης (αναμένεται να φτάσει τα 4,5 εκ. TEUs από 2,5 εκ. TEUs το 2013) όσο και στην τιμολογιακή πολιτική που θα εφαρμοστεί
- Επιπρόσθετα, σημαντική επίδραση στην αυξητική πορεία των εσόδων έχει η μεταβολή του μίγματος φορτίου, υπέρ της διαχείρισης εγχωρίου

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## Παραχώρηση ΣΕΠ (Cosco Pacific Ltd) (5)

### Βασικές προβλέψεις EBITDA



## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### III. Κρουαζιέρα



## Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία



- Ειδικότερα στην περίοδο 2010-2013 καταγράφηκε συνολική αύξηση τη κίνησης της τάξεως του 23%, αλλά με αυξομειώσεις από έτος σε έτος οι οποίες κατά κύριο λόγο αποδίδονται στη μείωση των επιβατών από/επιβίβασης (home port) κατά 28% στην τετραετία.
- Η μείωση των επιβατών από/επιβίβασης οφείλεται εν μέρει στη χρηματοοικονομική κρίση της χώρας αλλά και σε παράγοντες που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών διακίνησης κρουαζιέρας
- Η διακίνηση επιβατών διέλευσης (transit) αυξήθηκε την ίδια περίοδο κατά 38% σηματοδοτώντας την αυξανόμενη προτίμηση των εταιρειών κρουαζιέρας στη χρήση του Πειραιά
- Κατά το ίδιο διάστημα (2010-2013) καταγράφηκε μείωση κατάπλων κατά 12%, γεγονός το οποίο σε συνδυασμό με την αύξηση των επιβατών, επιβεβαιώνει την τάση για αύξηση του μεγέθους των πλοίων κρουαζιέρας και συνεπακόλουθα την ανάγκη για επέκταση των σχετικών υποδομών.

### Κρουαζιέρα

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

#### Διακίνηση

- Η πρόβλεψη διακίνησης της περιόδου 2014 - 2018 στηρίζεται σε συντηρητική προσέγγιση των εκτιμώμενων μεγεθών και έχει γίνει προσπάθεια να ενσωματώνει την ιστορική τάση μη ομοιόμορφης μεταβολής από έτος σε έτος με θετικό πρόσημο συνολικά στο εύρος όλης της περιόδου.
- Τα έργα που εκτελούνται (Αγ. Νικόλαος) ή είναι υπό εκτέλεση (Νότια Επέκταση) έχουν επίσης ληφθεί υπόψη χωρίς όμως να θεωρείται ότι θα φέρουν ουσιαστική επίδραση στη διακίνηση, καθώς αυτή εξαρτάται από εξωγενείς παράγοντες (κυρίως ζήτησης) και όχι από την προσφορά χωρητικότητας στο λιμάνι.
- Σε κάθε περίπτωση, τα έργα αυτά κρίνονται απαραίτητα για τη διατήρηση του ηγετικού ρόλου του Πειραιά στην ανατολική Μεσόγειο.
- Η βασική υπόθεση αφορά στην αύξηση των επιβατών από/επιβίβασης μέχρι το 2018, δίχως όμως να καλύπτουν τα επίπεδα του 2011 (περίπου 0,5εκ.), ενώ η διακίνηση επιβατών διέλευσης βαίνει σταθερά αυξανόμενη από το 2015 και μετά.
- Το μέσο μήκος των πλοίων που εξυπηρετούνται στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ εκτιμάται ότι θα αυξηθεί και θα ανέλθει από 216μ. το 2013 σε 227μ. το 2018. Η ολική χωρητικότητα των πλοίων σε gross tonnage θα παρουσιάσει αύξηση περίπου 4% το 2014 βάσει των παραγγελιών και παραδόσεων πλοίων (Clarksons SIN), τάση η οποία θα διατηρηθεί με τον ίδιο ρυθμό μέχρι το 2018.

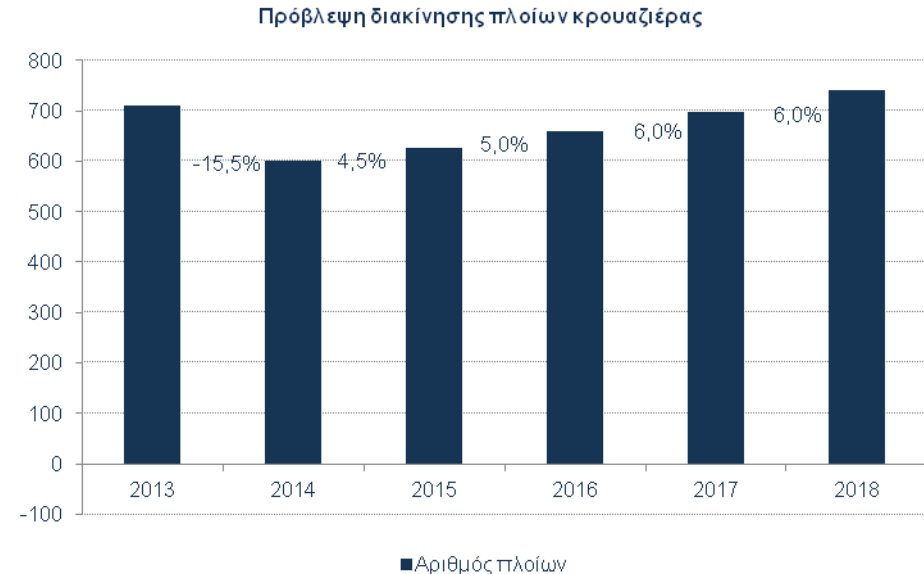
#### Τιμολογιακή Πολιτική

- Τα τιμολόγια διατηρούνται σταθερά έως το 2015, ενώ το 2016 έχει προβλεφθεί αύξηση των τιμολογίων στο τιμολόγιο χρήσης λιμένος κατά 5%

#### Κόστος Λειτουργίας

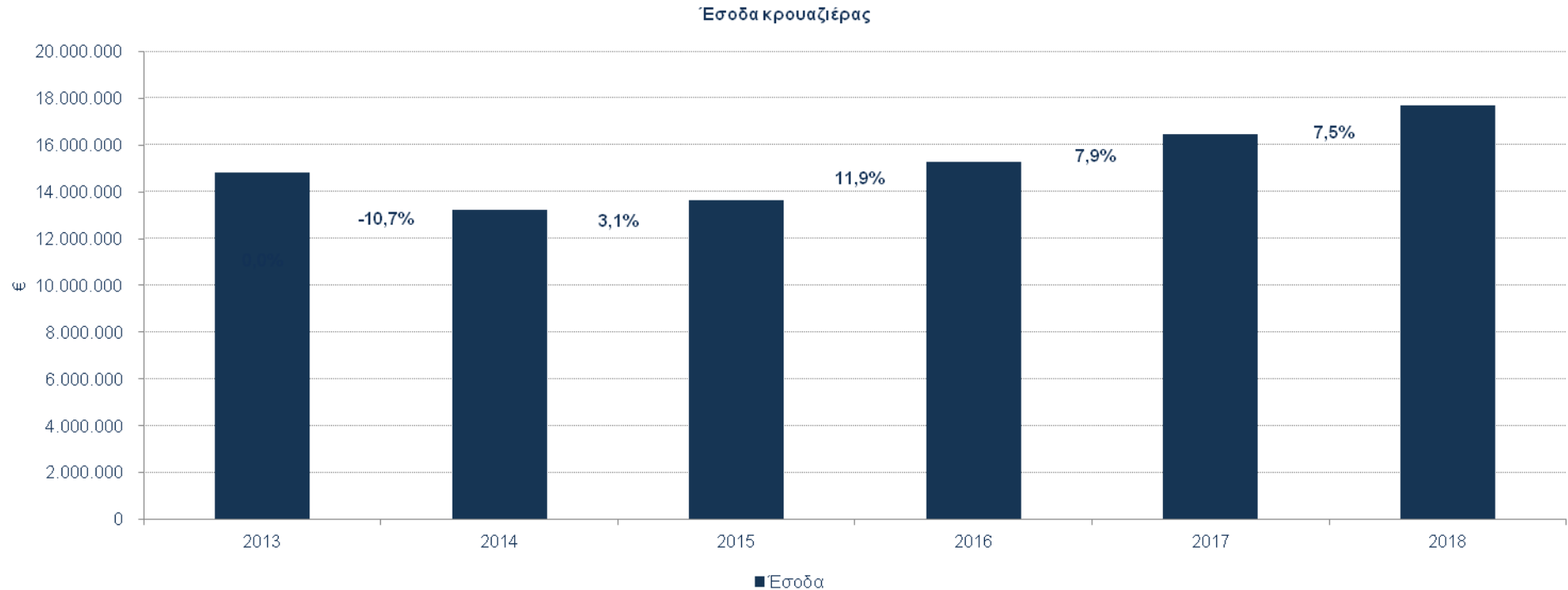
- Έχει προβλεφθεί αύξηση (CAGR 1,7%) του κόστους λειτουργίας την περίοδο 2014-2018

### Βασικές προβλέψεις διακίνησης



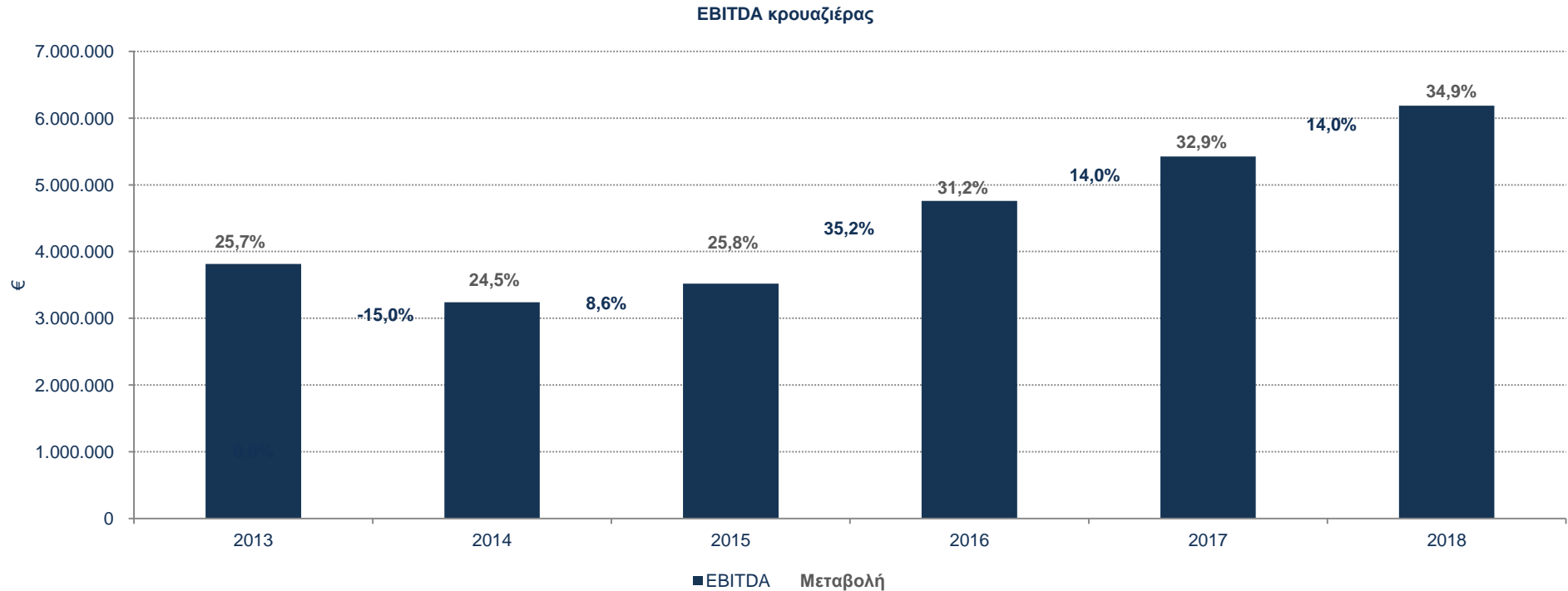
- Για το 2014, προβλέπεται μείωση επιβατών περίπου της τάξης του 10% βάσει των υφιστάμενων στοιχείων εξαμήνου καθώς και λόγω της ιστορικότητας.
- Για το 2015 και εντεύθεν, εφαρμόζεται αύξηση 4,5% που αποτελεί το μέσο ρυθμό ετήσιας αύξησης 2008-2013, ενώ προστίθεται 1% λόγω της δημιουργίας της νέας θέσης Αγ. Νικολάου το 2016 και επιπλέον 1% το 2017 λόγω της δημιουργίας νέων θέσεων από τη νότια επέκταση.
- Στους κατάπλους εφαρμόζεται μείωση ανάλογη των επιβατών για το 2014 βάση των προκρατήσεων και αύξηση σε κατάπλους, μέσο μήκος όσο και μέση χωρητικότητα βάσει στοιχείων της Clarksons για τις παραγγελίες νέων πλοίων.

## Βασικές προβλέψεις εσόδων



- Η μεταβολή εσόδων ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό την μεταβολή της διακίνησης όπως αυτή εκτιμήθηκε στο επιχειρηματικό σχέδιο.
- Το 2016 έχει προβλεφθεί αύξηση των τιμολογίων στο τιμολόγιο χρήσης λιμένος κατά 5%.
- Η αύξηση του μέσου μήκους και μέσου μεγέθους έχει θετική επίδραση στα έσοδα όπως και η αύξηση κατάπλων μετά το 2015.

## Βασικές προβλέψεις EBITDA



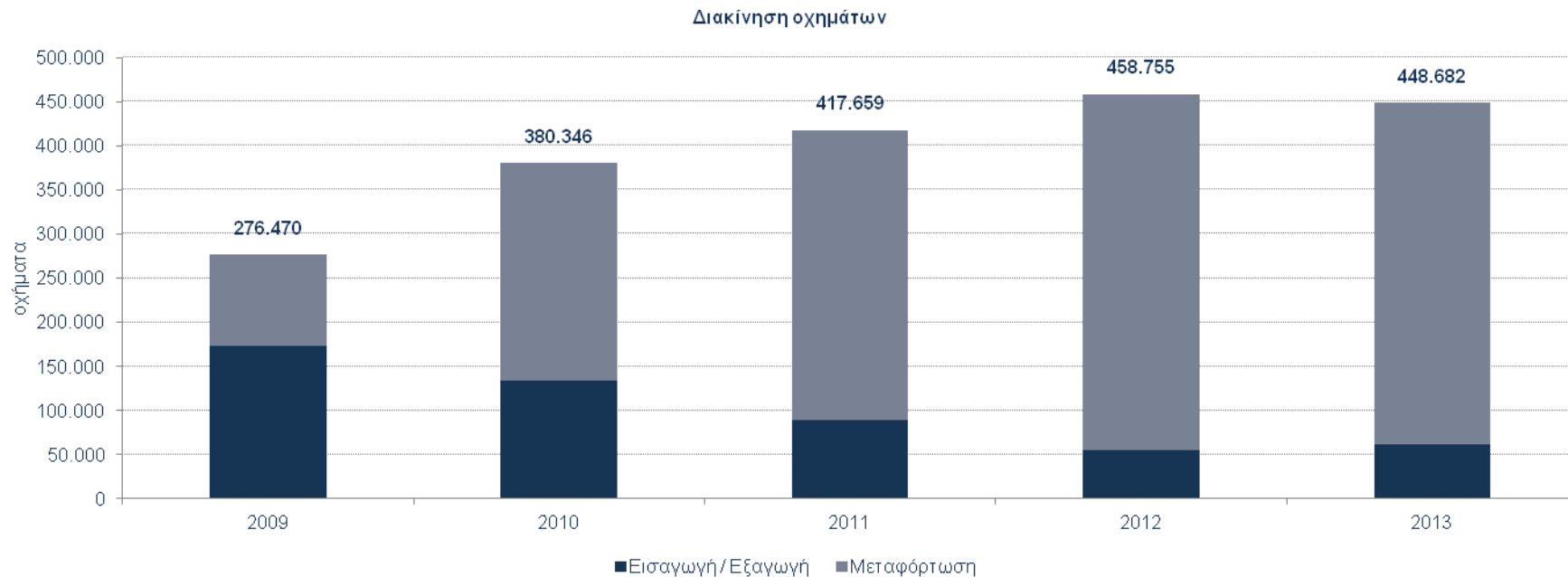
- Ύστερα από μία μείωση στα έσοδα και στα αποτελέσματα της κρουαζιέρας το 2014, ο τομέας από το 2015 εμφανίζει βελτίωση των κερδών του.
- Το EBITDA το 2018 υπερβαίνει τα € 6 εκατ., ενώ το περιθώριο κέρδους από το 26% ανέρχεται στο 35%.

## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### IV. Σταθμός διακίνησης οχημάτων

### Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία



- Η χρηματοοικονομική κρίση είχε ως αποτέλεσμα την κατάρρευση των εισαγωγών αυτοκινήτων και την συνακόλουθη μείωση του όγκου φορτίων στο car terminal κατά 72% από τις 225χιλ. οχήματα το 2008 σε λιγότερα από 62χιλ. το 2013.
- Η αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης κατά 35% στην ίδια περίοδο συνέβαλε ουσιαστικά στην διατήρηση του car terminal του Πειραιά στην πρώτη 10αδα στην Ευρώπη από άποψη διακίνησης με σχεδόν 450χιλ. κινήσεις το 2013.
- Η αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης οφείλεται, εκτός από τη πλεονεκτική γεωγραφική θέση του λιμένα και στην πολύ καλή φήμη του τερματικού, στο ορθολογικό τιμολόγιο όσο και σε εξωγενείς συγκυρίες όπως η αστάθεια στην βόρεια Αφρική που συνέβαλε στην ανακατεύθυνση φορτίων μεταφόρτωσης υπέρ του Πειραιά.



### Σταθμός διακίνησης οχημάτων

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

#### Διακίνηση

- Η βελτίωση του οικονομικού κλίματος της χώρας αποτυπώνεται στη σημαντική αύξηση των εισαγωγών, παρά το γεγονός ότι συνεχίζουν να υπολείπονται κατά πολύ των προ κρίσης επιπέδων. Η θετική αυτή τάση στο εγχώριο φορτίο αναμένεται να συνεχιστεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2014 - 2018.
- Η ευρύτερη μεσογειακή αγορά και κυρίως οι αγορές της βόρειας Αφρικής έχουν αρχίσει να ισορροπούν οικονομικά και πολιτικά, δίνοντας ώθηση στη ζήτηση
- Ταυτόχρονα, επανεργοποιούνται ανταγωνιστικά τερματικά (Djen Djen, Derince) προσελκύοντας φορτία από τον Πειραιά και μειώνουν τη ζήτηση φορτίων μεταφόρτωσης
- Η διασύνδεση του car terminal με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο δίνει τη δυνατότητα για επέκταση της λιμενικής ενδοχώρας του Πειραιά και για διείσδυση σε νέες αγορές που εκτιμάται ότι μπορεί να αποφέρουν σταδιακά περίπου 40χιλ. κινήσεις κατ' έτος.
- Το φορτίο εισαγωγής καταγράφει στο πρώτο εξάμηνο του έτους αύξηση της τάξης του 50% και εκτιμάται ότι θα συνεχίσει την αυξητική του πορεία σε συνάφεια με την βελτίωση του οικονομικού κλίματος της χώρας.
- Το φορτίο μεταφόρτωσης θα αυξηθεί κατά 12% σε αντιστοιχία με την εκτιμώμενη αύξηση πωλήσεων στην Μεσόγειο την επόμενη πενταετία (κλαδική μελέτη McKinsey) και σε συνδυασμό με τη σταδιακή ανάκαμψη των εισαγωγών στα προ κρίσης επίπεδα.

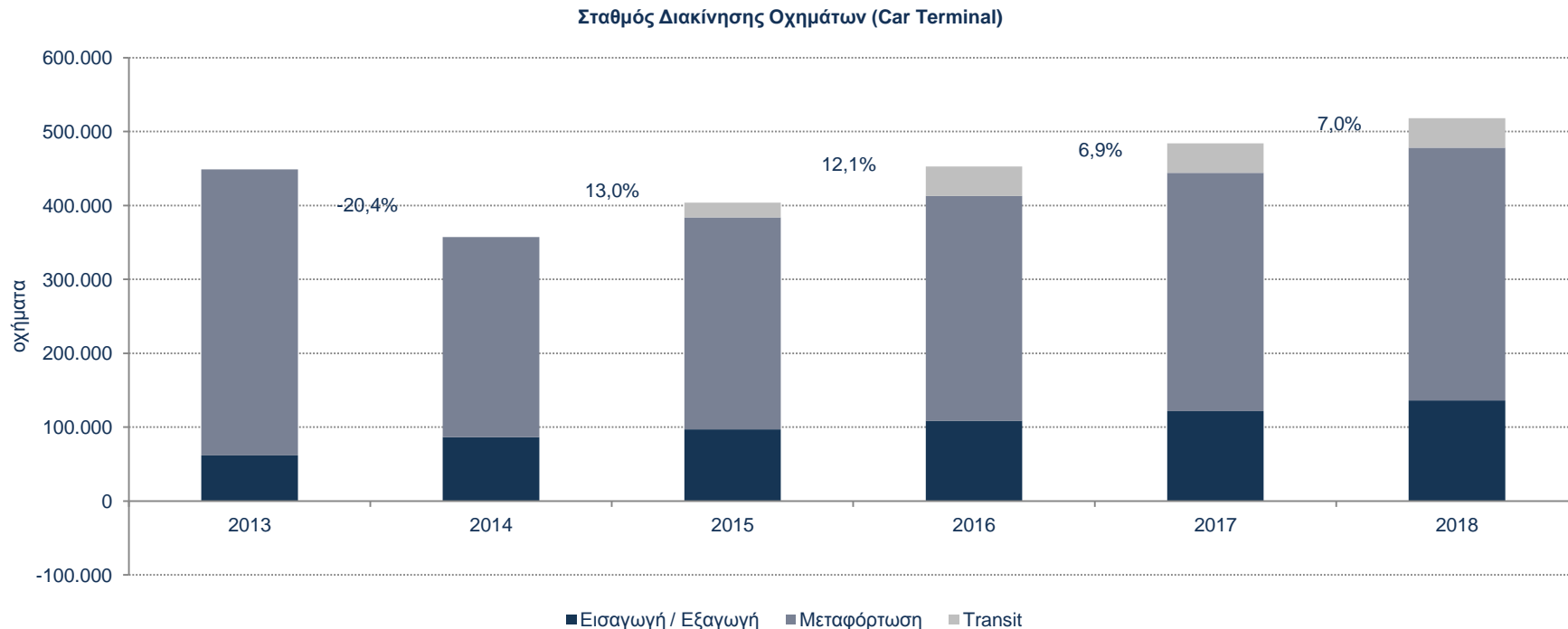
#### Τιμολογιακή Πολιτική

- Έχει προβλεφθεί αύξηση των τιμολογίων κατά 5% το 2015

#### Κόστος Λειτουργίας

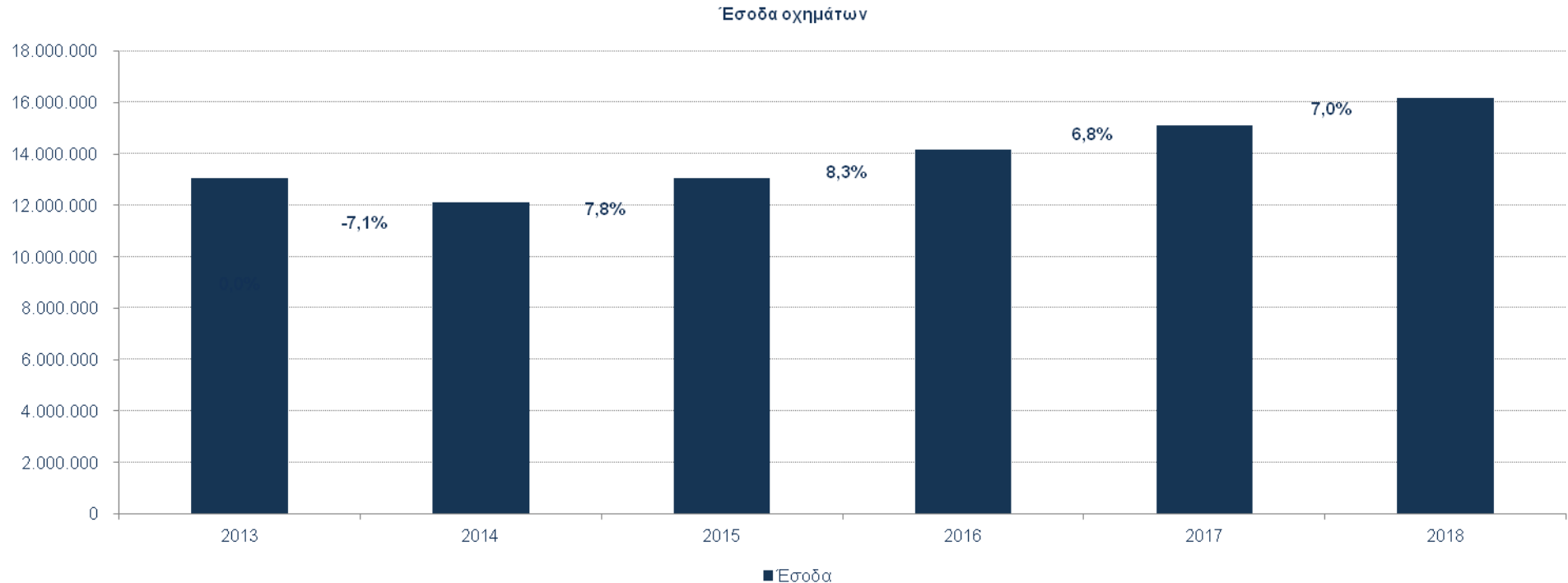
- Έχει προβλεφθεί οριακή αύξηση (CAGR 1,1%) του κόστους λειτουργίας την περίοδο 2014-2018

### Βασικές προβλέψεις διακίνησης



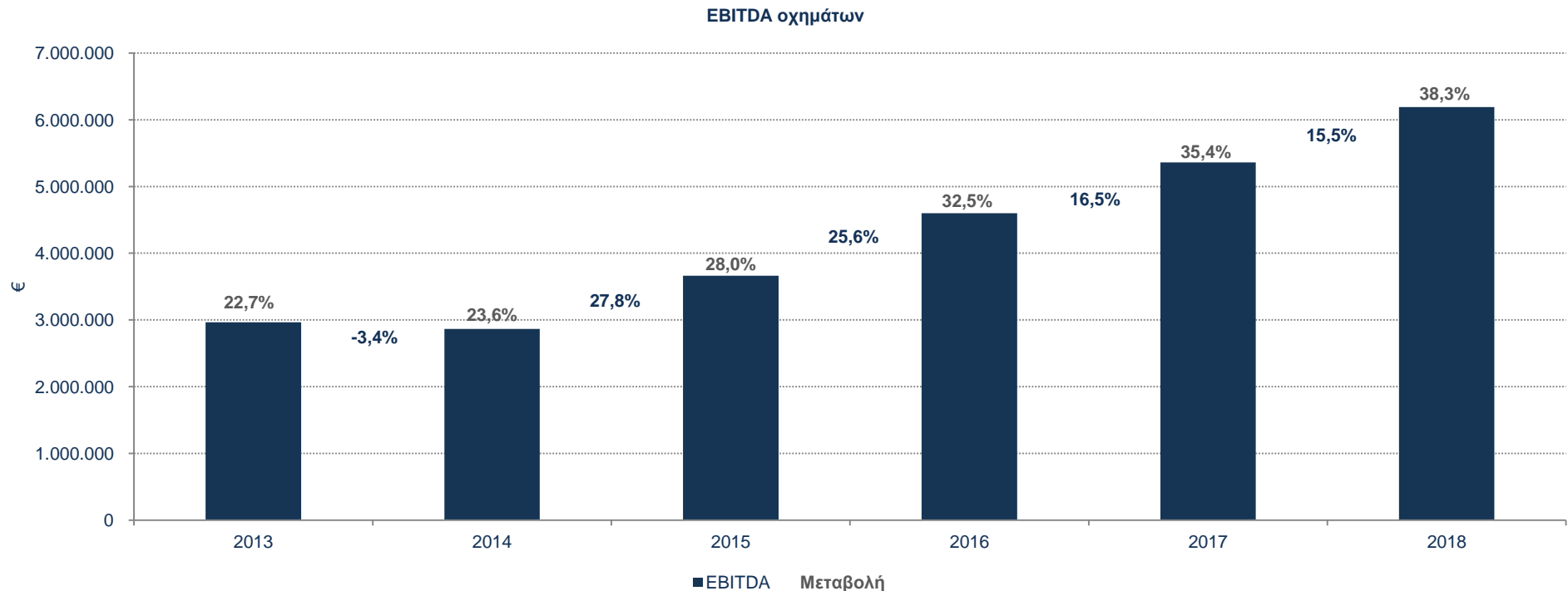
- Η διακίνηση εγχώριου φορτίου αναμένεται να ανέλθει το 2018 σε περίπου 136.000 κινήσεις, καταγράφοντας αύξηση πάνω από 100% σε σχέση με το 2013.
- Το φορτίο μεταφόρτωσης καταγράφει πρόσκαιρη μείωση το 2014, κυρίως λόγω της επαναδραστηριοποίησης ανταγωνιστικών τερματικών και επανακάμπτει σταδιακά μέχρι το 2018, λόγω της γενικότερης αύξησης πωλήσεων οχημάτων στην ανατολική Μεσόγειο.

### Βασικές προβλέψεις εσόδων



- Η μείωση στα συνολικά έσοδα κατά 7% το 2014 οφείλεται στη μείωση φορτίων μεταφόρτωσης σε ανταγωνιστικές υποδομές που επαναδραστηριοποιήθηκαν.
- Τα έσοδα αυξάνουν μετά το 2015 λόγω αναπροσαρμογής τιμολογίων κατά 5% το 2015 και αύξησης εισαγωγών κατά 12% ετησίως και φορτίων μεταφόρτωσης κατά 6%.
- Επιπλέον έσοδα από transit διακίνηση με τραίνο υπολογίζονται από το 2015

### Βασικές προβλέψεις EBITDA



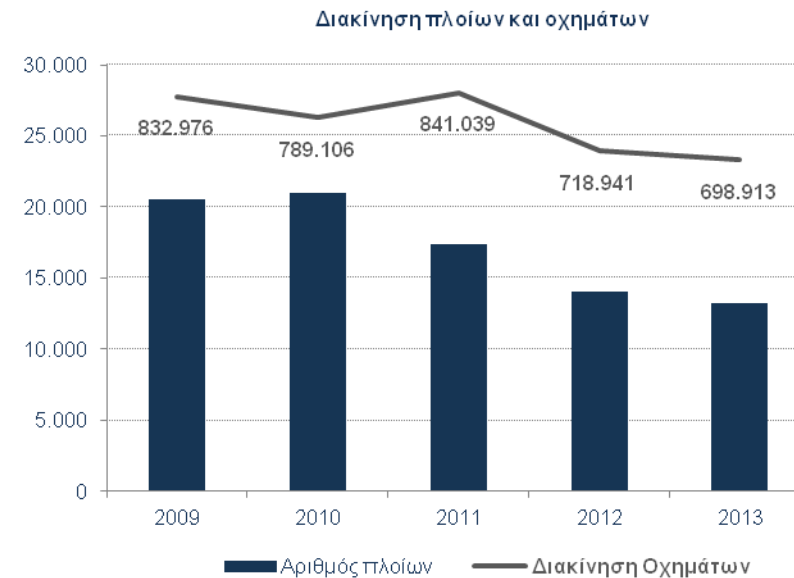
- Το EBITDA της δραστηριότητας κατά την εξεταζόμενη περίοδο εμφανίζει σταθερή βελτίωση και το 2018 αναμένεται να υπερβεί τα € 6 εκατ., σημειώνοντας συνολική αύξηση πάνω από 100%
- Το περιθώριο κέρδους επίσης αυξάνεται σημαντικά από το 23% στο 38%.

## Ενότητα 3

### **Επιχειρησιακό σχέδιο**

#### **V. Ακτοπλοΐα και Πορθμείο**

### Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία



- Η επιβατική κίνηση ακτοπλοίας και πορθμείου κατέγραψε μείωση 24% και 8% αντίστοιχα την περίοδο 2010-2013 εξ' αιτίας της χρηματοοικονομικής κρίσης αλλά και της αύξησης των τιμών καυσίμων των πλοίων που οδήγησε σε αύξηση εισιτηρίων
- Ήδη το 2013 ο ρυθμός μείωσης είναι πολύ χαμηλότερος από τις προηγούμενες χρονιές με οριακό ποσοστό μείωσης 1,13% στην ακτοπλοία. Στο πορθμείο ο ρυθμός μείωσης το 2013 έναντι του 2012 είναι 5,6%
- Στη διακίνηση οχημάτων φαίνεται επίσης μια σταθεροποιητική τάση περί τις 700χιλ. τροχοφόρων έναντι 900χιλ το 2010
- Τέλος και οι κατάπλοι πλοίων κατέγραψαν μείωση την περίοδο 2010-2013 τόσο σε αριθμό όσο και σε χωρητικότητα πλοίων

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

### Διακίνηση

- Υιοθετήθηκε συντηρητική προσέγγιση χωρίς να υπολογιστεί η θετική επίδραση στην αύξηση διακίνησης από την αύξηση της τουριστικής κίνησης
- Η εξέλιξη επιβατικής κίνησης καθώς και κίνησης τροχοφόρων συσχετίστηκε με την εξέλιξη του ΑΕΠ, όπως αυτή προβλέπεται από το IMF
- Επιπρόσθετα, υιοθετήθηκε η εκτίμηση ότι το μέγεθος σε μήκος και χωρητικότητα των πλοίων ακτοπλοΐας και πορθμείου δεν θα τροποποιηθεί σημαντικά, καθώς δεν υφίστανται ανακοινώσεις για αγορές νέων πλοίων ή σχετικές επενδύσεις ανάλογου μεγέθους στην αγορά

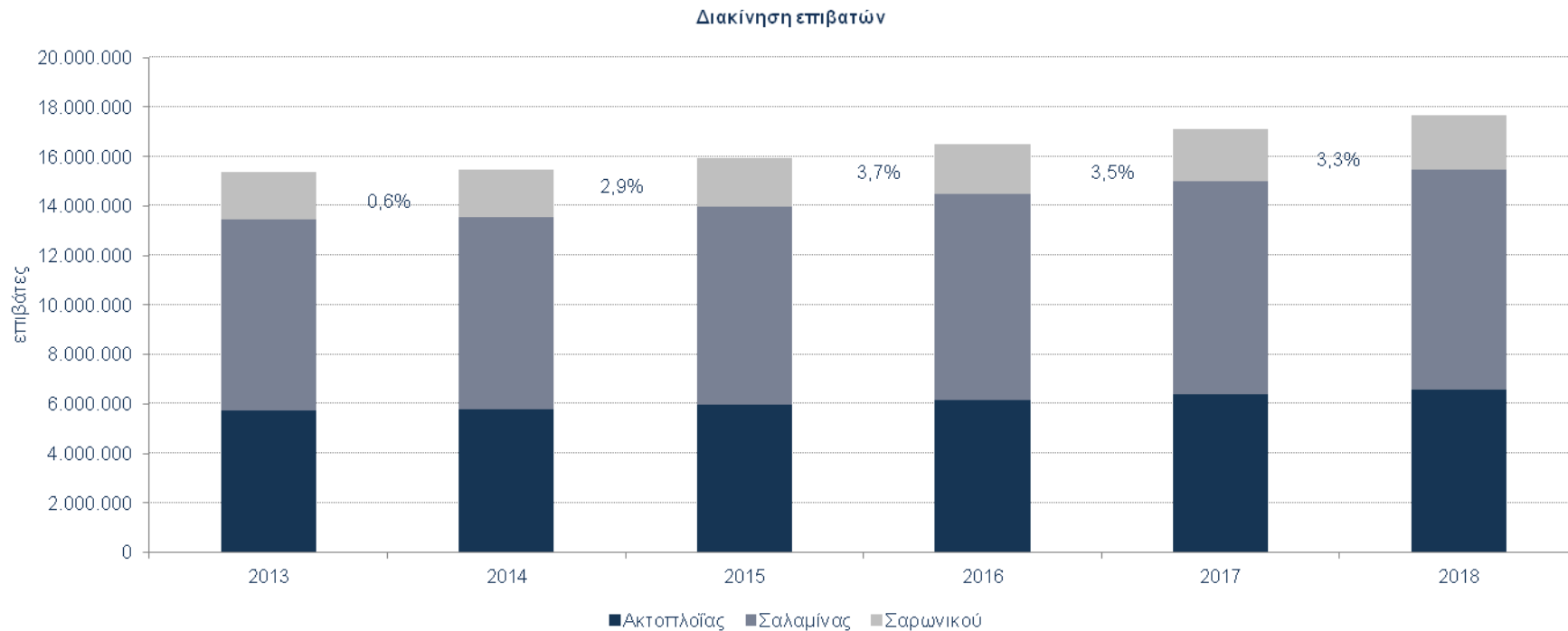
### Τιμολογιακή Πολιτική

- Έχει προβλεφθεί αύξηση των τιμολογίων διέλευσης κατά 5% το 2016

### Κόστος Λειτουργίας

- Έχει προβλεφθεί οριακή μείωση (CAGR -0,3%) του κόστους λειτουργίας την περίοδο 2014-2018

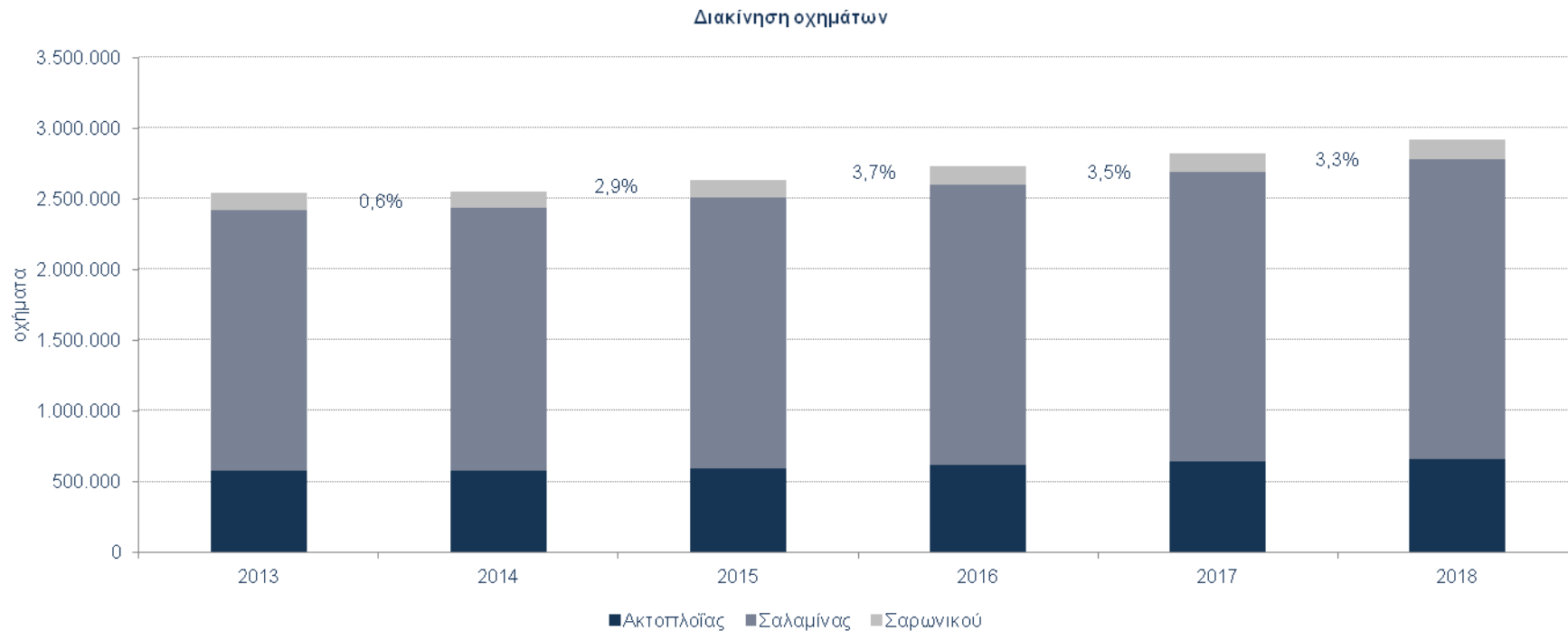
## Βασικές προβλέψεις διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας



- Η εκτίμηση διακίνησης επιβατών στηρίζεται στην εκτίμηση ανάπτυξης του ΑΕΠ που από το 2014 γίνεται οριακά θετική με 0,6%.
- Από το 2015, ο μέσος ρυθμός αύξησης ανέρχεται σε 2,9% για όλους τους τομείς.

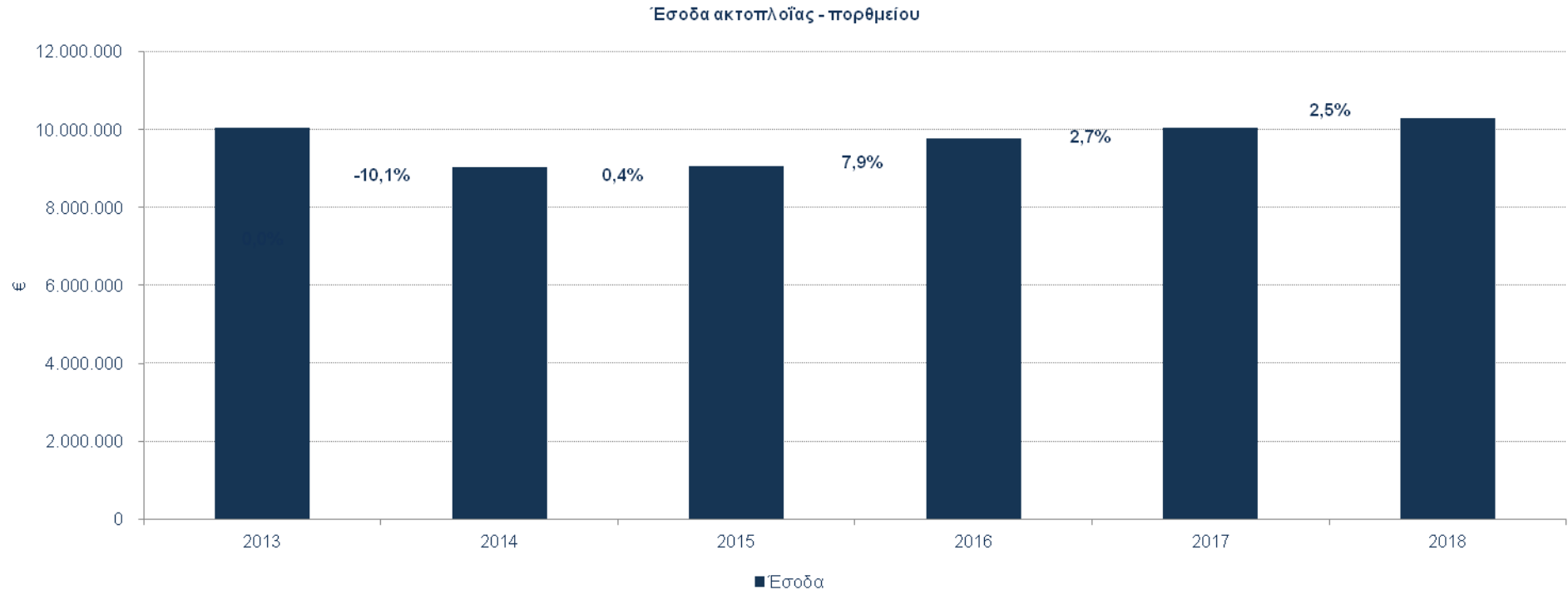


## Βασικές προβλέψεις διακίνησης οχημάτων



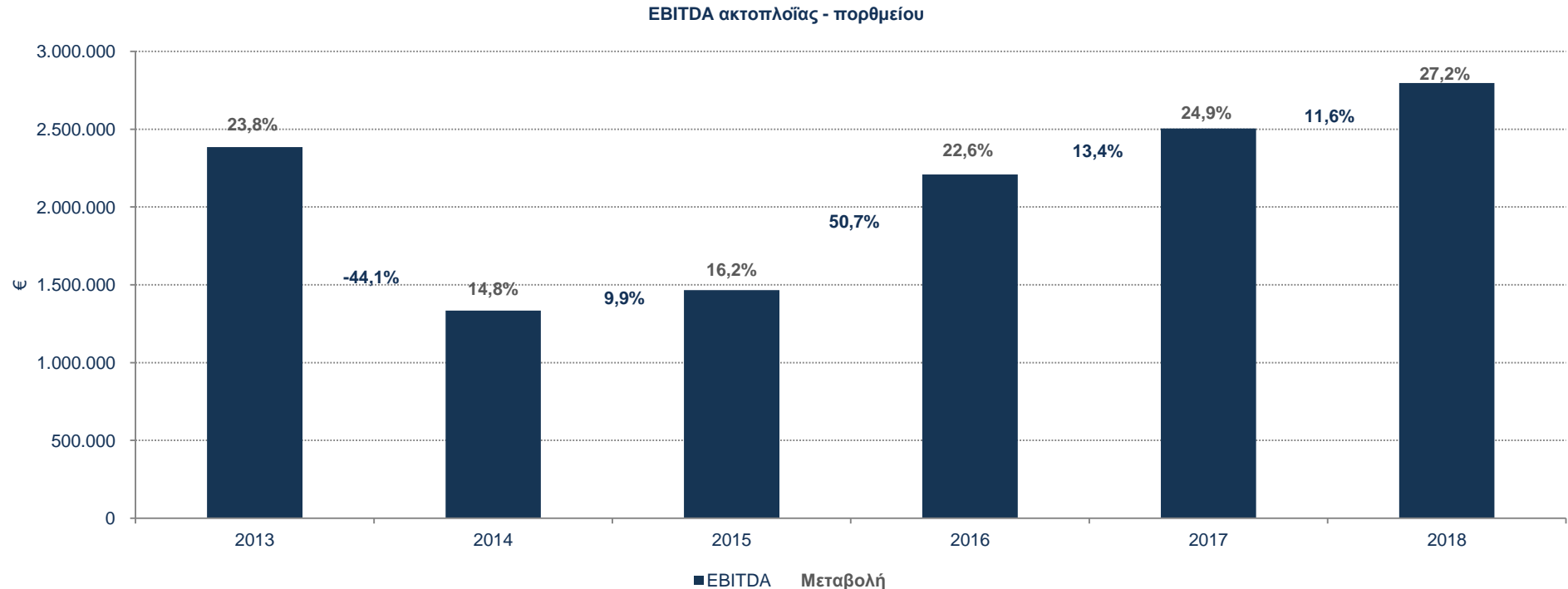
- Συνάφεια με την πρόβλεψη διακίνησης επιβατών, η εκτίμηση οχημάτων βασίζεται και αυτή στο ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ που από το 2014 γίνεται οριακά θετική με 0,6%.
- Από το 2015 ο μέσος ρυθμός αύξησης ανέρχεται σε 2,9% για όλους τους τομείς.

## Βασικές προβλέψεις εσόδων



- Ο μέσος ρυθμός αύξησης των εσόδων την περίοδο 2014-2018 ανέρχεται σε 2,6%
- Έχει υιοθετηθεί η παραδοχή για αύξηση των τιμολογίων διέλευσης κατά 5% το 2016

### Βασικές προβλέψεις EBITDA



- Ύστερα από την κάμψη των τελευταίων ετών, η δραστηριότητα αρχίζει να επανακάμπτει. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την μείωση του κόστους οδηγούν στη βελτίωση του λειτουργικού αποτελέσματος
- Το EBITDA από € 2,3 εκατ. το 2013 αναμένεται το 2018 να ξεπεράσει τα € 2,5 εκατ.

## Ενότητα 3

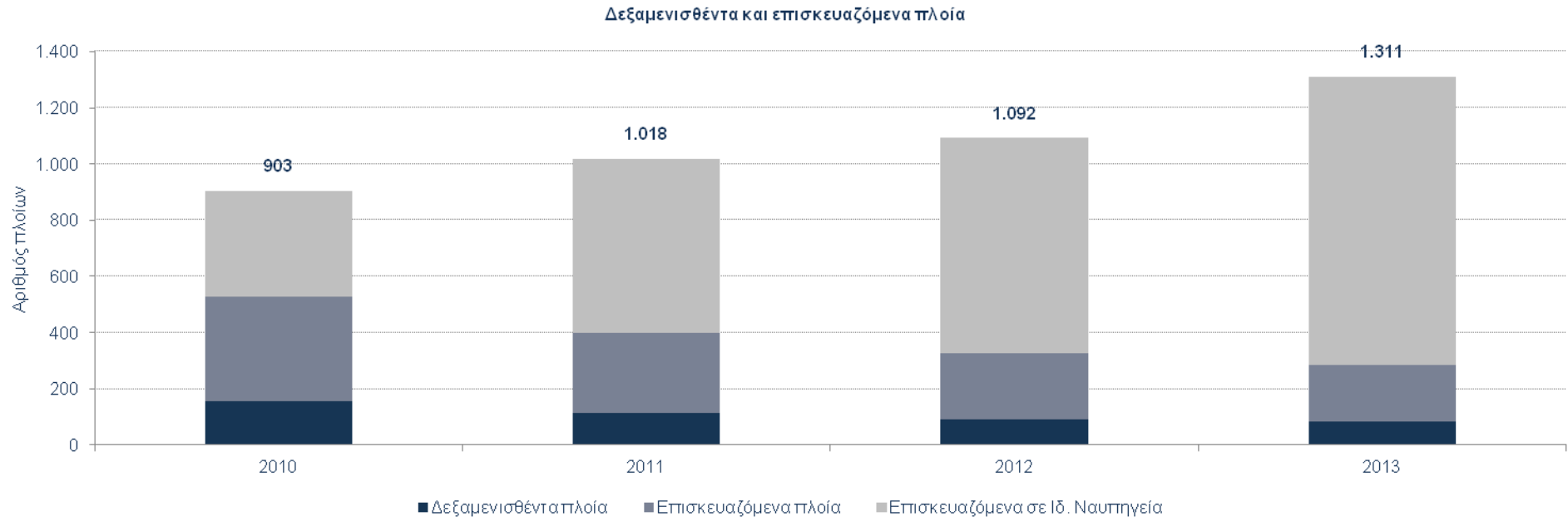
### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### VI. Ναυπηγοεπισκευή και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## ΝΕΖ και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων (1)

### Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία



- Η δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής παρουσιάζει σημαντική ανάκαμψη, καταγράφοντας αύξηση 21,4% στα έσοδα μεταξύ 2012-2013 και από τα υφιστάμενα στοιχεία αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω αύξηση το 2014
- Η βελτίωση των μεγεθών οφείλεται κυρίως στη σημαντική αύξηση των πλοίων προς επισκευή σε ιδιωτικά ναυπηγεία μεταξύ 2012-2013, της τάξεως του 34%, η οποία συνεπακόλουθα αποτυπώθηκε στα έσοδα προσόρμισης
- Στη θετική αυτή συγκυρία προστίθεται και η επαναλειτουργία της μικρής πλωτής δεξαμενής στο Πέραμα, η οποία μετά την επισκευή της επαναδραστηριοποιήθηκε και συμβάλλει θετικά στα έσοδα της δραστηριότητας το 2014.

### NEZ και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

#### Έσοδα

- Οι εκτιμήσεις βασίζονται σε συντηρητική προσέγγιση των μεγεθών
- Η επαναλειτουργία της μικρής πλωτής δεξαμενής αυξάνει τα έσοδα κατά 0,4εκ
- Η προσέλευση πλοίων για επισκευές εκτιμάται ότι θα διατηρηθεί σταθερή στα επόμενα χρόνια λόγω της αδράνειας των γειτονικών ναυπηγείων (Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, Σύρου), με μόνη εξαίρεση αυτό της Χαλκίδας.
- Η Τουρκία χάνει μέρος της ανταγωνιστικότητάς της για επισκευές κυρίως για μικρά και πολύ μικρά πλοία, λόγω κόστους καυσίμου, και αυτό αποτυπώνεται στην εκτίμηση της εξέλιξης των μεγεθών

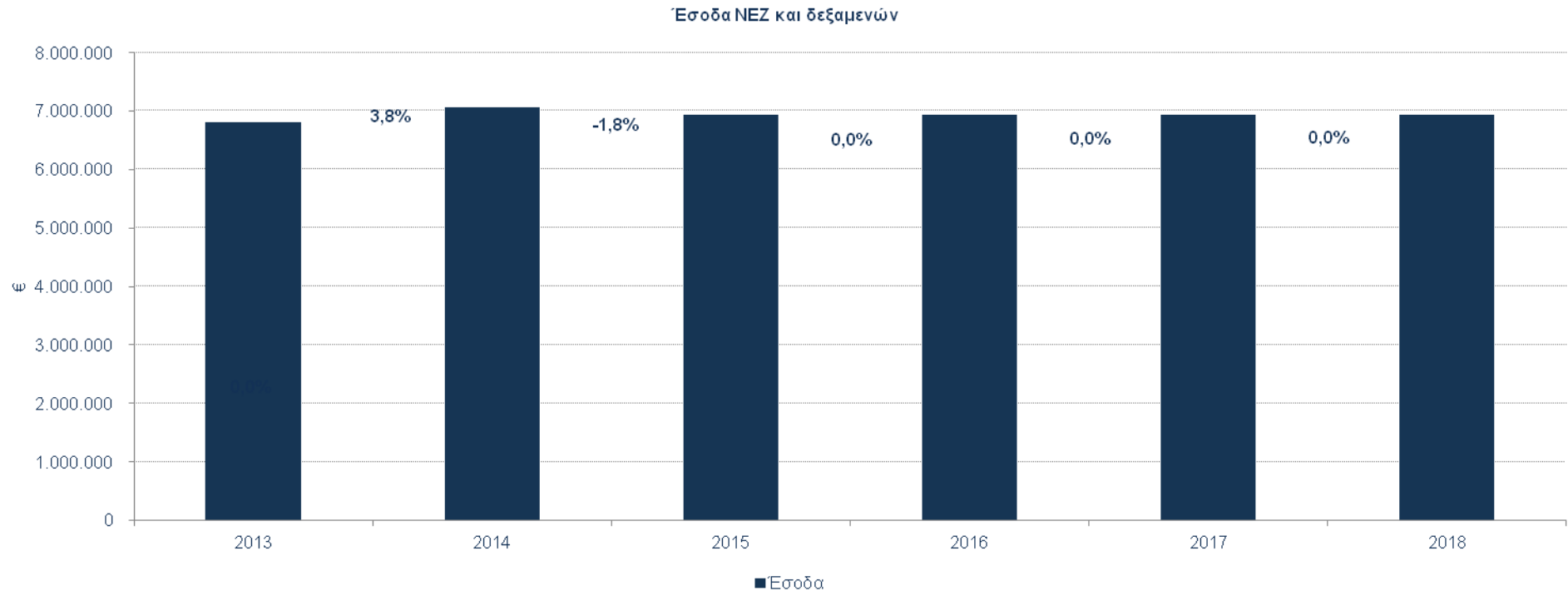
#### Κόστος Λειτουργίας

- Έχει προβλεφθεί μείωση (CAGR -0,6%) του κόστους λειτουργίας την περίοδο 2014-2018

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## NEZ και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων (3)

### Βασικές προβλέψεις εσόδων

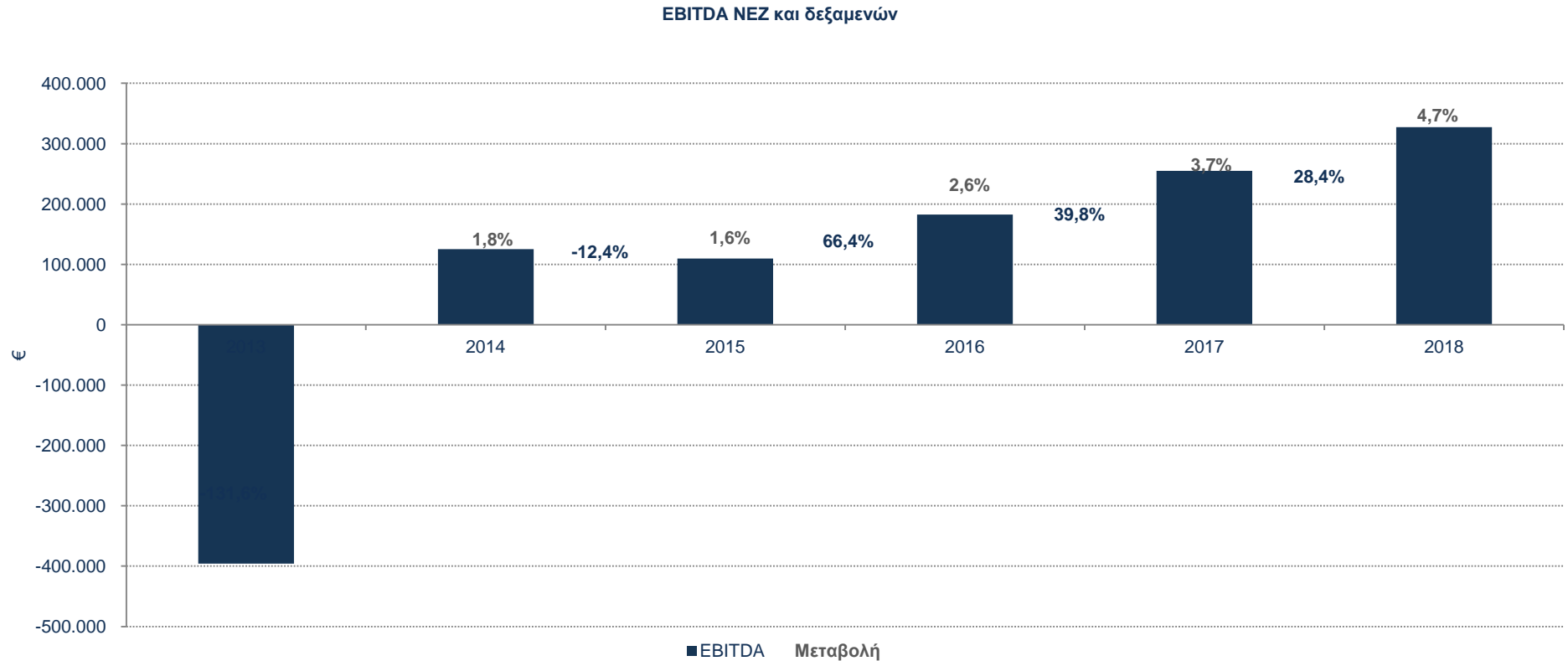


- Τα έσοδα της δραστηριότητας το 2014 αυξάνονται οριακά
- Η επαναλειτουργία της μικρής πλωτής δεξαμενής συμβάλει στην αύξηση εσόδων το 2014 με συντηρητική εκτίμηση περίπου €400χιλ.,
- Μικρή μεταβολή στα συνολικά έσοδα καταγράφεται από την μείωση του ούτως ή άλλως μικρού εσόδου διαχείρισης των slops.

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## NEZ και προσόρμιση επισκευαζόμενων πλοίων (4)

### Βασικές προβλέψεις EBITDA





## Ενότητα 3

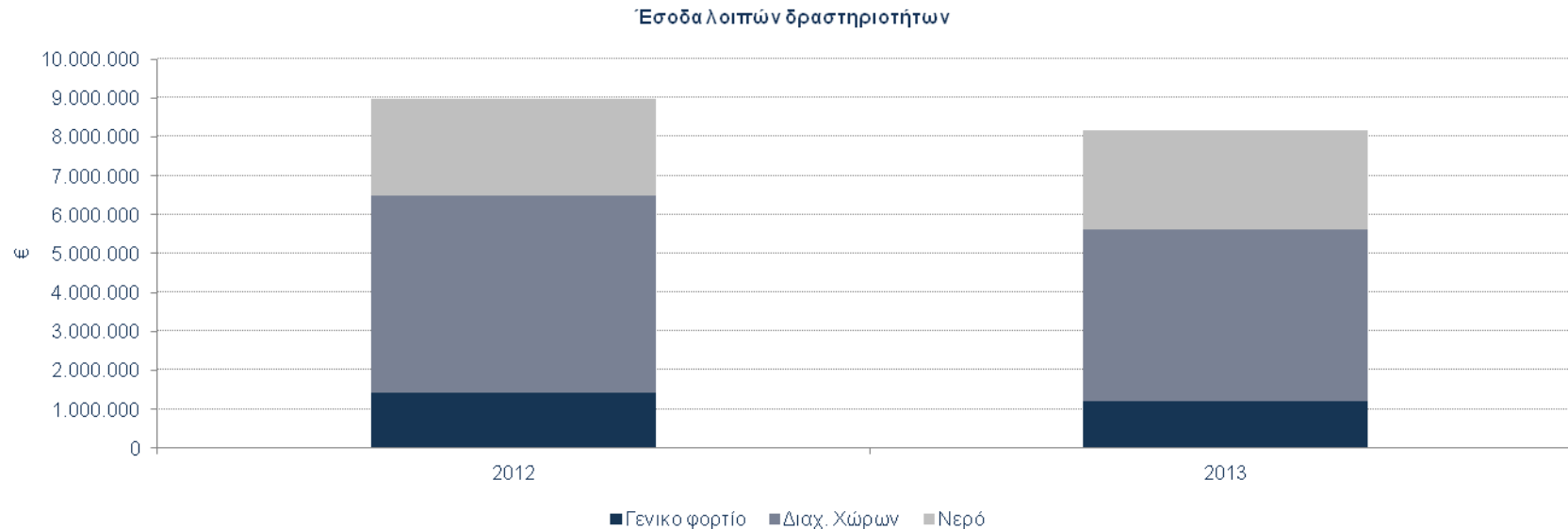
### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### VII. Λοιπές δραστηριότητες

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## Λοιπές Δραστηριότητες (γενικό φορτίο, νερό, ενοίκια) (1)

### Επισκόπηση και ιστορικά στοιχεία



- Ο τομέας περιλαμβάνει έσοδα διακίνησης γενικού φορτίου, διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, παροχής νερού στα πλοία, ενοικίων και λοιπά έσοδα.
- Η διακίνηση γενικού φορτίου αποτελεί μια δραστηριότητα με σταθερά αρνητική πορεία, η οποία οφείλεται τόσο στην αυξανόμενη χρήση εμπορευματοκιβωτίων όσο και στην χρήση εναλλακτικών λιμενικών υποδομών της χώρας με καλύτερη γεωγραφική θέση
- Το γενικό φορτίο την περίοδο 2009 - 2012 καταγράφει μέσο ρυθμό μείωσης της τάξης του 6,5% και η πορεία δεν δείχνει σημάδια αναστροφής
- Τα ενοίκια καταγράφουν μείωση 12% μεταξύ 2012 – 2013, η οποία οφείλεται κυρίως σε μείωση ενοικιοστασιών και μειώσεις ενοικίων λόγω της οικονομικής κρίσης και του ευρύτερου οικονομικού περιβάλλοντος
- Οι πωλήσεις νερού και τα λοιπά έσοδα δεν παρουσιάζουν αξιοσημείωτες αυξομειώσεις στα ιστορικά στοιχεία

### Λοιπές Δραστηριότητες

Κυρίες  
παραδοχές  
επιχειρηματι-  
κών  
προβλέψεων

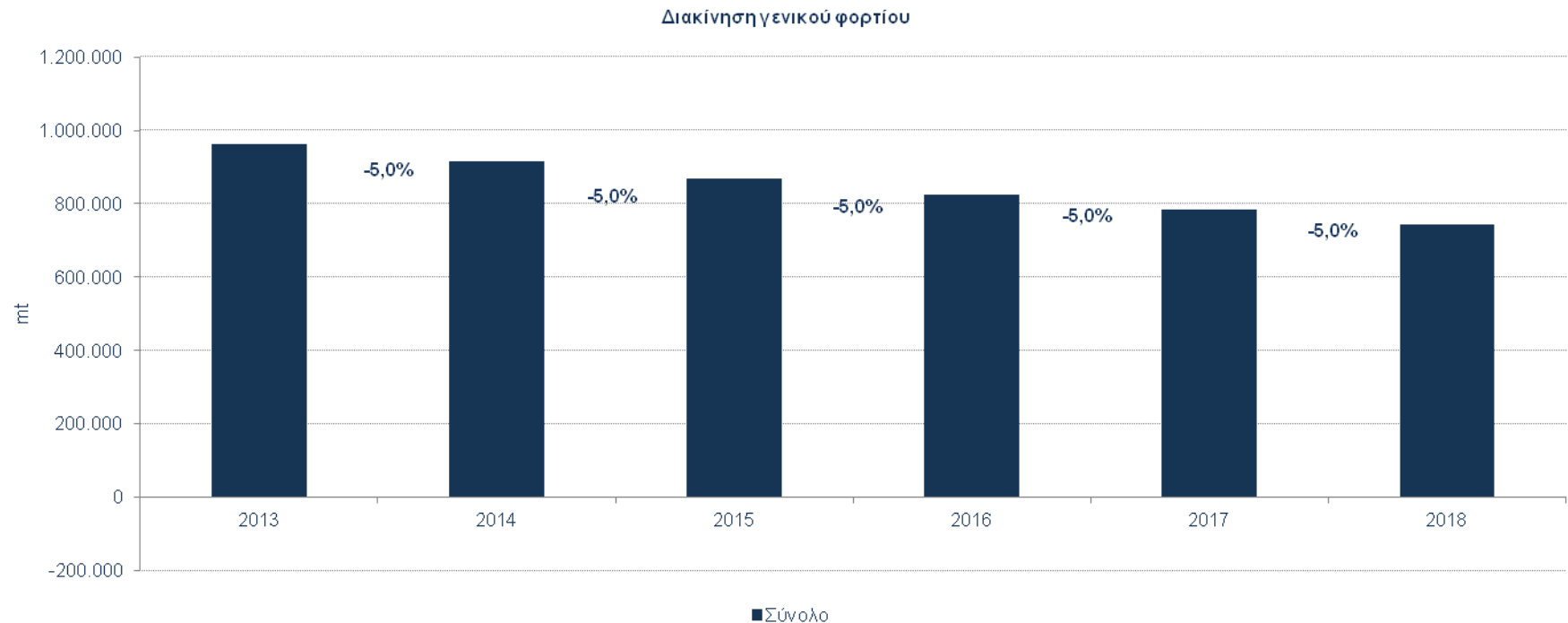
#### Έσοδα

- Το γενικό φορτίο θα συνεχίσει την πτωτική του πορεία με μέση μείωση 5% ετησίως
- Τα έσοδα ενοικίων, οι πωλήσεις νερού, και τα έσοδα λοιπών πωλήσεων θα διατηρηθούν σταθερά στην υπό εξέταση περίοδο

#### Κόστος Λειτουργίας

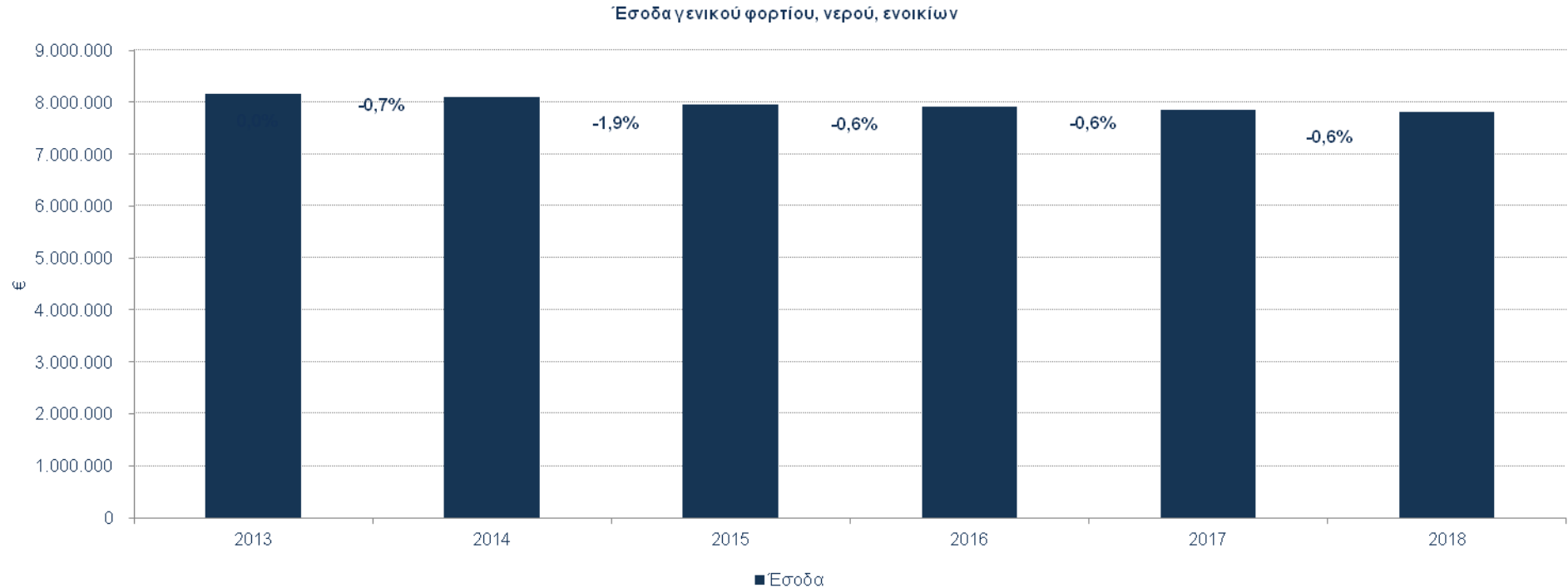
- Έχει προβλεφθεί μείωση (CAGR -1,3%) του κόστους λειτουργίας την περίοδο 2014-2018

### Βασικές προβλέψεις διακίνησης



- Η συνεχής τάση για όλο και μεγαλύτερη χρήση Ε/Κ συμβάλλει στη μείωση των μεγεθών
- Υιοθετήθηκε η παραδοχή ότι το γενικό φορτίο θα συνεχίσει να βαίνει μειούμενο με μέσο ρυθμό μείωσης 5% ετησίως

### Βασικές προβλέψεις εσόδων



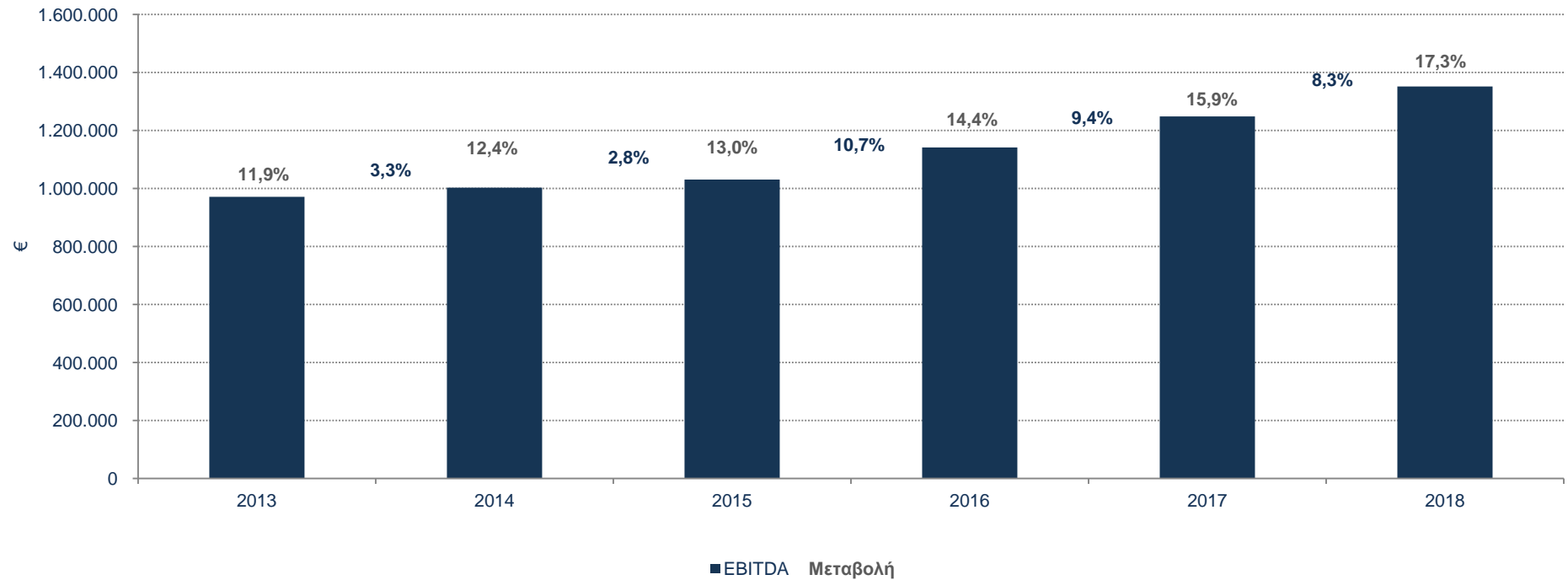
- Η μείωση των εσόδων που καταγράφεται στην εκτίμηση της πενταετίας οφείλεται:
  - Στη μείωση κατά 23% των εσόδων γενικού φορτίου
  - Στη μείωση κατά 59% των εσόδων slips, λόγω αλλαγής φύσης της σύμβασης διαχείρισης
- Τα έσοδα ενοικίων, πώλησης νερού και λοιπά έσοδα διατηρούνται σταθερά
- Η συνολική μείωση εσόδων της κατηγορίας στο διάστημα 2014 - 2018 ανέρχεται σε 4%

# Επιχειρηματικές Μονάδες

## Λοιπές Δραστηριότητες (γενικό φορτίο, νερό, ενοίκια) (5)

### Βασικές προβλέψεις EBITDA

EBITDA γενικού φορτίου, νερού, ενοικίων

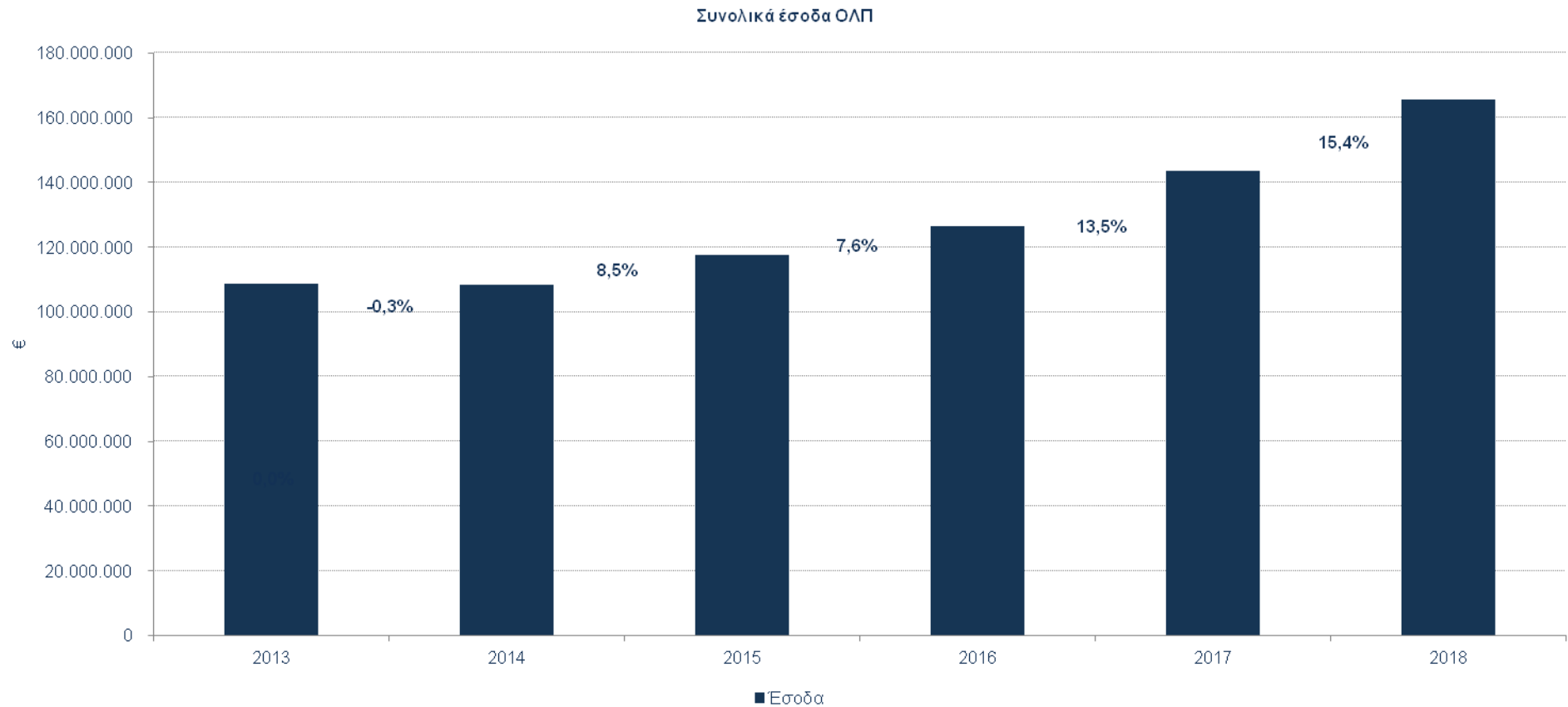


## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

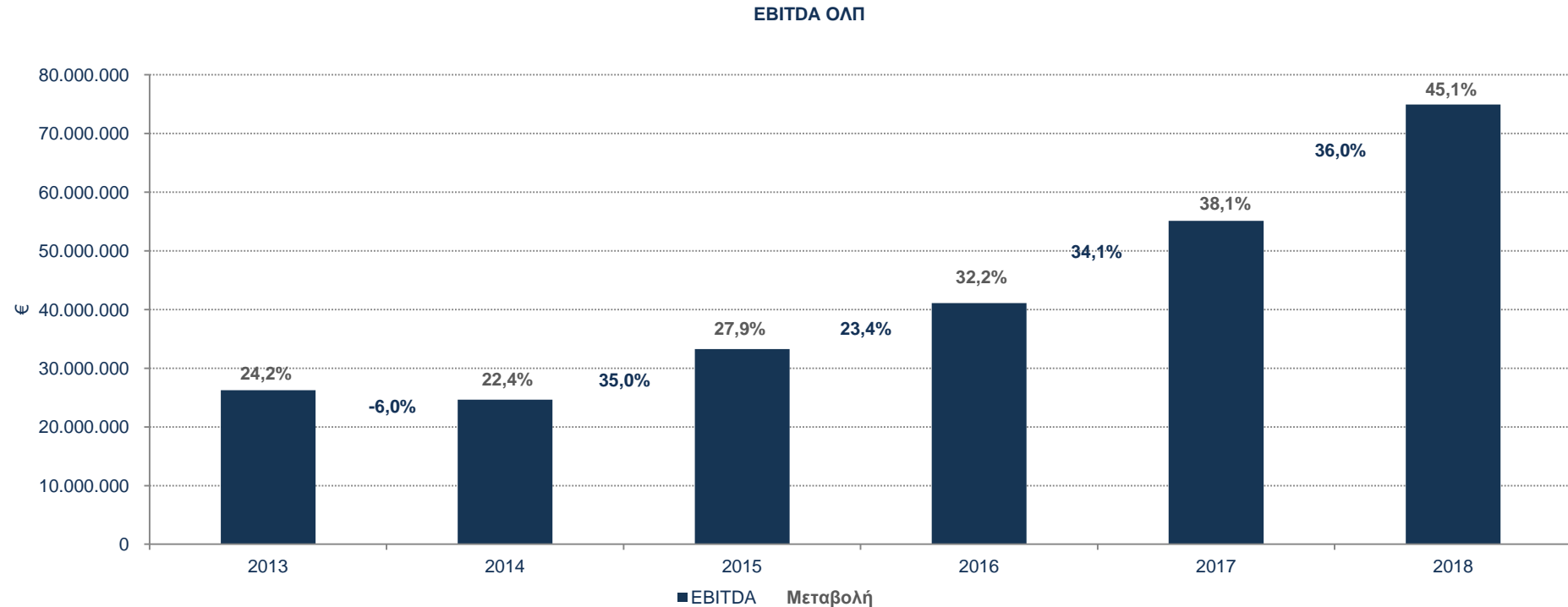
#### VIII. Σύνολο δραστηριοτήτων

### Βασικές προβλέψεις εσόδων





### Βασικές προβλέψεις EBITDA



- Το περιθώριο κέρδους της εταιρείας στο τέλος της υπό εξέταση περιόδου υπερβαίνει το 45%, σε σχέση με το 24,2% κατά το 2013
- Η βελτίωση αυτή οφείλεται στη συγκράτηση των επιπέδων του λειτουργικού κόστους σε συνδυασμό με την αύξηση των εσόδων των διάφορων δραστηριοτήτων του Οργανισμού

## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### ΙΧ. Επενδυτικό σχέδιο 2014 - 2018

### Κύρια Σημεία

- Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το Επενδυτικό Πλάνο του ΟΛΠ για την περίοδο 2014-2018, το οποίο αποτελεί μέρος του Επενδυτικού Αναπτυξιακού Προγράμματος του ΟΛΠ, και το οποίο έχει ενσωματωθεί στα προβλεπόμενα οικονομικά μεγέθη 2014-2018 του παρόντος Επενδυτικού Σχεδίου
- Τα ακόλουθα έργα κρίνονται απολύτως απαραίτητα από τη Διοίκηση του ΟΛΠ για τον στρατηγικό σχεδιασμό και την λειτουργία του λιμένα τα επόμενα χρόνια και αναμένεται να συμβάλουν θετικά, τόσο στην βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών, όσο και στα οικονομικά μεγέθη της περιόδου 2014-2018 αλλά και κυρίως μετά την πλήρη ολοκλήρωση αυτών (2018)
- Το συνολικό κόστος των εν λόγω έργων ανέρχεται σε € 217,6 εκατ. (χωρίς Φ.Π.Α.) και το μεγαλύτερο μέρος αυτού (~ 61%) θα χρηματοδοτηθεί από κεφάλαια προερχόμενα από επιδοτήσεις (ΕΣΠΑ – ΠΕΠ Αττικής), ενώ το υπόλοιπο (~39%) από ίδια κεφάλαια του ΟΛΠ
- Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται μια ενδεικτική κατανομή του εν λόγω κόστους την περίοδο 2014-2018, που έχει ενσωματωθεί στο Επιχειρηματικό Σχέδιο, η οποία ωστόσο είναι πιθανόν να διαφοροποιηθεί ανάλογα με την πορεία εξέλιξης των έργων, χωρίς όμως να αναμένονται σημαντικές αποκλίσεις χρονισμού και ύψους συνολικού κόστους. Επίσης σημειώνεται ότι τα ποσά αναφέρονται σε προϋπολογισθείσες αξίες, χωρίς τις αναμενόμενες εκπτώσεις, οι οποίες συνήθως παρέχονται μετά από ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες.

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Επενδυτικό σχέδιο 2014 - 2018

### Επενδυτικό σχέδιο 2014 – 2018 (CapEx)

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΩΡΙΜΑΝΣΗ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ - ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΟΛΠ ΓΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ					ΣΥΝΟΛΟ
						2014	2015	2016	2017	2018	
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΝΟΤΙΑ ΠΛΕΥΡΑ - Α ΦΑΣΗ	Το έργο αφορά την κατασκευή των έργων επέκτασης του Κεντρικού - Επιβατικού λιμένας Πειραιώς προς τη νότια πλευρά εξωτερικά του υφιστάμενου λιμένας για την εξυπηρέτηση μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων.	Το έργο συμβάλλει στη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών ώστε ο λιμένας Πειραιώς να αποτελέσει τον κύριο σταθμό κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου με την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων με μήκος της τάξεως των 300 μ. και βύθισμα της τάξεως των 11,00μ. Η υποδομή αφορά σε βασική λιμενική υποδομή.	136.283.800 € (Αρχικός προϋπολογισμός έργου €120 εκ.)	ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ	Υπό έγκριση χρηματοδότησης	8.360 €	1.233.686 €	2.104.653 €	2.104.653 €	- €	5.451.352 €
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΚΡΗΠΙΔΟΤΟΙΧΟΥ-ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	Το έργο αφορά τη κατασκευή κρηπιδότοιχου εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή του Αγ. Νικολάου του Κεντρικού Λιμένας. Ο νέος κρηπιδότοιχος που προβλέπεται να κατασκευαστεί θα έχει μήκος 281μ. με βάθος -11,50μ. και πρόσθετο χερσαίο χώρο 8.432 τ.μ.	Ο νέος κρηπιδότοιχος θα καλύψει τις ανάγκες εξυπηρέτησης σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων που απαιτούν μήκος κρηπιδότοιχου τουλάχιστον 250μ. και επαρκή χερσαίο χώρο.	2.845.528 € (Αρχικός προϋπολογισμός €4 εκ., το ποσό αφορά το ανεκτέλεστο υπόλοιπο του αρχικού προϋπολογισμού)	ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ	Υπό εκτέλεση	26.016 €	81.301 €	6.504 €	- €	- €	113.821€
ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΠΕΝΤΑΓΩΝΙΚΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ ΣΕ Γ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	Το έργο αφορά στην μετατροπή της πενταγωνικής αποθήκης πλησίον της Παγόδας σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας με πλήρη εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση επιβατών εξωτερικού.	Το έργο λειτουργεί συνδυαστικά με την νέα θέση παραβολής που δημιουργείται με τον κρηπιδότοιχο Αγίου Νικολάου	1.500.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη μελετών	- €	1.500.000 €	- €	- €	- €	1.500.000 €
ΥΠΟΓΕΙΑ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΟ ΠΡΩΗΝ ΟΔΔΥ	Το έργο αφορά την διασύνδεση των εγκαταστάσεων του σταθμού αυτοκινήτων με τον χώρο του πρώην ΟΔΔΥ, με υπόγεια οδική αρτηρία	Ο χώρος του πρώην ΟΔΔΥ θα εννοποιηθεί τελωνειακά με την Γ2 διαχείριση αυτοκινήτων και θα προσδώσει επιπλέον αποθηκευτικούς χώρους για την εξυπηρέτηση διακίνησης/αποθήκευσης μεγαλύτερου αριθμού οχημάτων καθώς και την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων (εκκενοπληρώσεις εμπορευματοκιβωτίων, εργασίες logistics κ.α.)	5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη μελετών	- €	1.000.000 €	4.000.000 €	- €	- €	5.000.000 €
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	Το έργο αφορά στη βελτίωση και συντήρηση υποδομών σε όλο το εύρος λιμένα	Απαραίτητα έργα για τη συντήρηση και εξασφάλιση της εύρυθμης – απρόσκοπτης λειτουργίας και την βελτίωση της παραγωγικής ικανότητας του λιμένα	19.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη μελετών	4.000.000 €	5.000.000 €	4.000.000 €	4.000.000 €	3.000.000 €	19.000.000 €
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ	Το έργο αφορά στην προμήθεια μέσων και εξοπλισμού για όλες τις δραστηριότητες του λιμένα	Διατήρηση και βελτίωση παραγωγικής ικανότητας εταιρείας	25.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη μελετών	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	25.000.000 €
ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	Το έργο αφορά στη συντήρηση των λειτουργικών βαθών του Κεντρικού λιμένα.	Απαραίτητα έργα για τη συντήρηση και εξασφάλιση της εύρυθμης – ασφαλούς - απρόσκοπτης λειτουργίας του λιμένα	8.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη μελετών	- €	- €	3.000.000 €	3.000.000 €	2.000.000 €	8.000.000 €
ΜΕΛΕΤΕΣ	Το έργο αφορά στην ανάθεση μελετών έργων που είναι απαραίτητες για την ωρίμανση και υλοποίηση των έργων.		5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Σύνταξη προκηρύξεων	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	5.000.000 €
ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΙΕΙΔΩΝ	Το έργο αφορά στην κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών.	Εξυπηρέτηση πετρελαιοφόρων πλοίων λόγω των νέων συνθηκών που δημιουργούνται από την επέκταση του προβλήτα III	15.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		- €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	- €	15.000.000 €
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ</b>			<b>217.629.328 €</b>		<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ</b>	<b>10.034.375 €</b>	<b>19.814.986 €</b>	<b>24.111.157 €</b>	<b>19.104.653 €</b>	<b>11.000.000 €</b>	<b>84.065.173 €</b>

### Κύρια Σημεία

- Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα υπόλοιπα έργα του Επενδυτικού Αναπτυξιακού Προγράμματος του ΟΛΠ και τα οποία στην παρούσα φάση δεν έχουν ενσωματωθεί στα προβλεπόμενα οικονομικά μεγέθη 2014-2018 του παρόντος Επενδυτικού Σχεδίου
- Τα ακόλουθα έργα εκτιμάται ότι θα συμβάλουν επίσης θετικά τόσο στη λειτουργία του ΟΛΠ όσο και των πόλεων που τον περιβάλλουν καθώς επίσης και στην ευρύτερη κοινωνία και οικονομία.
- Το συνολικό κόστος των εν λόγω έργων ανέρχεται σε € 345 εκατ. (χωρίς Φ.Π.Α.). Το μεγαλύτερο μέρος αυτού (~71%) αναμένεται να χρηματοδοτηθεί από ιδιωτικά κεφάλαια (παραχώρηση χρήσης) και το υπόλοιπο (~ 29%) από ίδια κεφάλαια του ΟΛΠ.
- Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται μια ενδεικτική κατανομή του εν λόγω προϋπολογισθέντος κόστους για την περίοδο 2014-2018. Στην παρούσα φάση ο ΟΛΠ βρίσκεται σε διαδικασία ανάλυσης, διερεύνησης και αξιολόγησης της σκοπιμότητας και βιωσιμότητας των εν λόγω έργων καθώς και των τρόπων χρηματοδότησης αυτών. Βρίσκεται επίσης σε διαρκή επικοινωνία και διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς και αναμένεται ότι στο νέο Επενδυτικό Αναπτυξιακό Σχέδιο της πενταετίας 2015-2019 να ενσωματώσει τυχόν αλλαγές και προσθήκες με ανάλυση της σκοπιμότητας, του τρόπου χρηματοδότησης και του χρονισμού ολοκλήρωσης των έργων.

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Λοιπό Επενδυτικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα ΟΛΠ (2)

### Επενδυτικό σχέδιο (CapEx)

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ- ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΟΛΠ ΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ						
					2014	2015	2016	2017	2018	2019 -	ΣΥΝΟΛΟ
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ (ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ)	Το έργο αφορά την αναδιάρθρωση - ανάπτυξη του λιμένος Ηρακλέους και περιλαμβάνει, σε πρώτο στάδιο, τη μεταφορά της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή κρηπιδώματος Δραπετσώνας (Γ1 διαχείριση), με αντίστοιχη μεταφορά της εμπορευματικής δραστηριότητας (Car Terminal) στον Προβλήτα Ι λιμένος Ηρακλέους (έμπροσθεν ΔΕΗ). Στα πλαίσια του Β' σταδίου περιλαμβάνεται η επέκταση, με λιμενικό έργο, του Προβλήτα Ι Ηρακλέους (βόρειο τμήμα).	Η επέκταση των κρηπιδωμάτων θα αυξήσει σημαντικά τους χερσαίους χώρους του Car Terminal και θα ενοποιήσει τους επισκευαστικούς χώρους του λιμένα.	20.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	- €	2.500.000 €	5.000.000 €	6.000.000 €	6.500.000 €	20.000.000 €
ΠΑΓΟΔΑ – ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	Το έργο αφορά την ανακατασκευή του κτηρίου Παγόδας	Επαναλειτουργία του Εκθεσιακού Κέντρου ΟΛΠ	10.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	- €	- €	3.000.000 €	3.000.000 €	4.000.000 €	10.000.000 €
ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΩΛΟΥ ΚΡΑΚΑΡΗ	Το έργο αφορά αναπαλαίωση – αξιοποίηση υπερκατασκευής Μώλου Κράκαρη	Διάσωση, ανάδειξη και ανάπτυξη του υφιστάμενου ταινιόδρομου φόρτωσης λιπασμάτων	2.500.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	- €	1.000.000 €	1.500.000 €	- €	- €	2.500.000 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑ Ι	Το έργο αφορά σε λειτουργικές παρεμβάσεις στις υφιστάμενες υποδομές του Προβλήτα Ι	Αναβάθμιση υποδομών Προβλήτα Ι	35.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	- €	7.000.000 €	7.000.000 €	7.000.000 €	14.000.000 €	35.000.000 €
ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ (ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ)	Υποθαλάσσια σύνδεση περιοχής «Λέοντος» και Ηετιώνιας Ακτής στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιώς	Γρήγορη και άνετη πρόσβαση πεζών τόσο στον χώρο κρουαζιέρας όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Πολιτιστικής Ακτής	10.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	- €	1.000.000 €	2.000.000 €	3.000.000 €	4.000.000 €	10.000.000 €
ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΤΡΙΝΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ	Μετατροπή της Πέτρινης αποθήκης σε Μουσείο μετανάστευσης και Ιστορικό Αρχείο ΟΛΠ	Το έργο εντάσσεται στην Πολιτιστική Ακτή Πειραιά, με σκοπό την παραμονή των επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά.	7.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	2.000.000	5.000.000 €	- €	- €	- €	7.000.000 €
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ	Περιβαλλοντικές υποδομές α) αποβλήτων, β) ενέργειας, γ) πρασίνου, φωτοβολταϊκών σταθμών σε λιμάνι ακτοπλοΐας	Αναβάθμιση περιβαλλοντικών υποδομών	3.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	3.000.000 €
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΧΩΡΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ	Έργα βελτίωσης και αναβάθμισης υφιστάμενων υποδομών	Λειτουργική αναβάθμιση λιμένος Πειραιώς	2.500.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	- €	2.500.000 €
ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΝΕΖ	Βελτίωση υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά	Λειτουργική αναβάθμιση ΝΕΖ	5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	- €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	5.000.000 €
ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ			5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	- €	5.000.000 €
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>100.000.000 €</b>		<b>2.000.000 €</b>	<b>5.000.000 €</b>	<b>19.500.000 €</b>	<b>21.500.000 €</b>	<b>22.000.000 €</b>	<b>30.000.000 €</b>	<b>100.000.000 €</b>

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Λοιπό Επενδυτικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα ΟΛΠ (3)

### Επενδυτικό σχέδιο (CapEx)

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)
MONORAIL	Κατασκευή και εξοπλισμός υπερυψωμένου κυκλοφοριακού μέσου περιφερειακά του λιμένας εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης.	Διευκόλυνση μετακίνησης επιβατών κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών περιμετρικά του Κεντρικού λιμένα. Έργο περιβαλλοντικής προστασίας, το οποίο έχει εγκριθεί από ΕΣΠΑ/Περ. Αττικής και έχει προκηρυχθεί.	120.000.000 €
ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΣΕ ΧΩΡΟΥΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	Μετατροπή της μικρής αποθήκης της Ηετιώνιας Ακτής σε κέντρο πολλαπλών χρήσεων και καινοτομίας	Το έργο εντάσσεται στην Πολιτιστική Ακτή Πειραιά και θα συνδυαστεί με την χρήση της μεγάλης αποθήκης.	25.000.000 €
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	Κατασκευή ξενοδοχειακής μονάδος στην περιοχή Παλατάκι ή Ηετιώνιας Ακτής.	Ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουριστικής βιομηχανίας.	50.000.000 €
ΠΛΩΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ	Προμήθεια νέων πλωτών Δεξαμενών, σε αντικατάσταση παλαιών μόνιμων ή Πλωτών.	Ενίσχυση ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, η οποία αποτελεί υποχρέωση του ΟΛΠ ΑΕ έναντι του Ελληνικού Δημοσίου.	50.000.000 €
			<b>245.000.000 €</b>

- Στους παραπάνω πίνακες δεν συμπεριλαμβάνονται έργα για την Πολιτιστική Ακτή ύψους €60 εκ.

## Ενότητα 3

### Επιχειρησιακό σχέδιο

#### Χ. Λοιπές Βασικές Παραδοχές Επιχειρηματικού Σχεδίου



# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Παραδοχές χρηματοοικονομικού σχεδίου (1)

### Λοιπές βασικές παραδοχές

Για την κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων των προβλέψεων εσόδων σε IFRS (κατάσταση εισοδήματος, ισολογισμός, κατάσταση χρηματικών ροών), ελήφθησαν μια σειρά υποθέσεων και παραδοχών για τον υπολογισμό λογαριασμών.

#### Πηγές Χρηματοδότησης

- Ο υφιστάμενος δανεισμός συνεχίζει να αποπληρώνεται εντός της περιόδου εξέτασης,
- Το επιτόκιο του υφιστάμενου δανεισμού ελήφθη με βάση τις δύο συμβάσεις και μια σχετική πρόβλεψη του Euribor
- Στοιχεία υφιστάμενων δανείων από Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων:
  - Χρεολυτικό δάνειο με όριο €35.000.000, τρίμηνου εκτοκισμού με επιτόκιο Euribor 3m και 0,12%, διάρκειας 20 ετών (αποπληρωμή 15/6/2028)
  - Χρεολυτικό δάνειο με όριο €55.000.000, τρίμηνου εκτοκισμού με επιτόκιο Euribor 3m και 0,50%, διάρκειας 20 ετών (αποπληρωμή 17/12/2029)
  - Χρηματοδοτικές μισθώσεις με υπόλοιπα €827 χιλ. το 2013 (3 μισθώσεις)
- Δεν υπάρχει πρόβλεψη για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου
- Τα έργα που αντιστοιχούν στο επενδυτικό πρόγραμμα χρηματοδοτούνται από:
  - Ίδια κεφάλαια του ΟΛΠ
  - Επιχορηγήσεις (96% των εντασσόμενων επενδυτικών σχεδίων, λογίζονται ως λογαριασμός παθητικού που αποσβένεται ανάλογα με τα έτη ζωής του παγίου)
- Καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο δεν είναι απαραίτητη η λήψη βραχυπρόθεσμου δανεισμού

#### Αποσβέσεις

- Ο υπολογισμός των αποσβέσεων υφιστάμενων και των νέων επενδύσεων έχει βασιστεί στους τρέχοντες συντελεστές αποσβέσεων της εταιρίας
- Από τον υπολογισμό των αποσβέσεων έχουν αφαιρεθεί οι αποσβέσεις επιχορηγήσεων παγίων

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Παραδοχές χρηματοοικονομικού σχεδίου (2)

Λοιπές βασικές παραδοχές	
Φορολογικός Συντελεστής	<ul style="list-style-type: none"> <li>Διατηρείται για όλη την εξεταζόμενη περίοδο σταθερός στα επίπεδα του τρέχοντος (26%)</li> </ul>
Μερισματική Πολιτική	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση 35% επί των καθαρών κερδών προς διανομή</li> </ul>
Συμμετοχές / Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>Οι λογαριασμοί διατηρούνται σταθεροί στα επίπεδα του 2013</li> </ul>
Αναβαλλόμενες Φορολογικές Απαιτήσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει πρόβλεψη βάσει εκτιμήσεων για μεταβολές την περίοδο 2014-2018 στους σημαντικότερους λογαριασμούς προβλέψεων (επισφαλείς πελάτες, εθελουσία έξοδος, αποζημίωσης προσωπικού) οι οποίοι επηρεάζουν το μεγαλύτερο μέρος των αναβαλλόμενων φορολογικών απαιτήσεων</li> </ul>
Αποθεματικά	<ul style="list-style-type: none"> <li>Διατηρούνται σταθερά στα επίπεδα του 2013</li> </ul>
Προβλέψεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση μείωσης των προβλέψεων για εθελουσία έξοδο (~ € 2,9 εκατ. ανά έτος)</li> <li>Έχει γίνει εκτίμηση για πρόσθετες προβλέψεις αποζημίωσης προσωπικού (~ € 1,1 εκατ. ανά έτος)</li> </ul>
Έσοδα επόμενων χρήσεων	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση μείωσης βάσει της απομείωσης (~ € 1,3 εκατ. ανά έτος) του εφάπαξ τιμήματος (€ 50 εκατ.) που κατέβαλε η ΣΕΠ στις 27/4/2009</li> </ul>
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση βάσει των προβλεπόμενων κερδών προ φόρων και των αντίστοιχων φόρων εισοδήματος κάθε χρήσης και εκτιμήσεων για α) προβλέψεις ανέλεγκτων χρήσεων και β) φόρου εισοδήματος του Ν.4172/2013</li> </ul>

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Παραδοχές χρηματοοικονομικού σχεδίου (3)

Κεφάλαιο Κίνησης	
<b>Αποθέματα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση βάσει ημερών στα έσοδα</li> <li>Σταθερή (9 ημέρες) για όλα τα έτη της εξεταζόμενης περιόδου</li> </ul>
<b>Εμπορικές Απαιτήσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση των ενήμερων πελατών βάσει ημερών στα έσοδα. Σταθερή (29 ημέρες) για όλα τα έτη της εξεταζόμενης περιόδου</li> <li>Έχει γίνει εκτίμηση των επισφαλών πελατών επίσης βάσει ημερών στα έσοδα. Σταθερή (150 ημέρες) για όλα τα έτη της εξεταζόμενης περιόδου λαμβάνοντας υπόψη και αντίστοιχες πρόσθετες προβλέψεις επί των προβλεπόμενων εσόδων</li> </ul>
<b>Προκαταβολές και Λοιπές Απαιτήσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση με βάση την ιστορική κίνηση των εν λόγω λογαριασμών, τις πιθανότητες είσπραξης ορισμένων απαιτήσεων και τις ιδιαιτερότητες ορισμένων λογαριασμών</li> </ul>
<b>Προμηθευτές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση βάσει ημερών στο κόστος πωληθέντων</li> <li>Σταθερή (14 ημέρες) για όλα τα έτη της εξεταζόμενης περιόδου</li> </ul>
<b>Δεδουλευμένες και Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έχει γίνει εκτίμηση με βάση την ιστορική κίνηση των εν λόγω λογαριασμών</li> </ul>

## Ενότητα 4

# Οικονομικές Καταστάσεις 2014 - 2018 (P&L / BS / CF / Ratios)

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

€ χιλ.	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Έσοδα	108.630	108.259	117.514	126.452	143.573	165.617
Κόστος πωλήσεων	(87.197)	(86.418)	(87.922)	(89.330)	(90.850)	(95.123)
<b>Μικτό κέρδος</b>	<b>21.433</b>	<b>21.841</b>	<b>29.592</b>	<b>37.122</b>	<b>52.723</b>	<b>70.494</b>
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας και λοιπά λειτουργικά έξοδα	(19.942)	(18.353)	(18.320)	(18.324)	(18.328)	(18.332)
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	9.339	5.423	5.837	5.837	5.837	5.837
Χρηματοοικονομικά έσοδα	2.012	1.561	1.656	1.521	1.378	1.533
Χρηματοοικονομικά έξοδα	(1.018)	(587)	(690)	(567)	(476)	(378)
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	<b>11.825</b>	<b>9.886</b>	<b>18.075</b>	<b>25.589</b>	<b>41.135</b>	<b>59.154</b>
Φόρος εισοδήματος	3.779	2.570	4.670	6.653	10.695	15.380
<b>Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους (Α)</b>	<b>8.045</b>	<b>7.315</b>	<b>13.375</b>	<b>18.935</b>	<b>30.440</b>	<b>43.774</b>

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Κατάσταση Χρηματοοικονομικής θέσης

€ χιλ.	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Ενεργητικό</b>						
<b>Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>						
Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία	287.492	281.859	316.288	373.869	424.471	414.377
Συμμετοχές σε θυγατρικές	820	820	820	820	820	820
Ασώματα πάγια στοιχεία	103	47	17	3	0.8	0.3
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	348	348	348	348	348	348
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	14.868	14.753	14.921	15.137	15.445	15.870
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων</b>	<b>303.632</b>	<b>297.827</b>	<b>332.395</b>	<b>390.178</b>	<b>441.085</b>	<b>431.416</b>
<b>Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</b>						
Αποθέματα	2.207	2.207	2.246	2.281	2.320	2.429
Εμπορικές απαιτήσεις	27.570	26.313	28.443	30.234	35.689	43.106
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	9.573	8.875	8.135	8.135	8.135	8.135
Χρηματικά διαθέσιμα	43.538	45.974	40.748	34.658	38.094	59.077
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού</b>	<b>82.888</b>	<b>83.369</b>	<b>79.572</b>	<b>75.309</b>	<b>84.238</b>	<b>112.748</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>386.519</b>	<b>381.197</b>	<b>411.967</b>	<b>465.487</b>	<b>525.323</b>	<b>544.164</b>

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Κατάσταση Χρηματοοικονομικής θέσης

€ χιλ.	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Ίδια κεφάλαια και υποχρεώσεις</b>						
<b>Ίδια κεφάλαια</b>						
Μετοχικό κεφάλαιο	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Λοιπά αποθεματικά	77.668	77.668	77.668	77.668	77.668	77.668
Κέρδη εις νέον	38.347	42.359	50.687	62.448	81.686	109.590
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>	<b>166.014</b>	<b>170.207</b>	<b>178.355</b>	<b>190.115</b>	<b>209.353</b>	<b>237.258</b>
<b>Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>						
Μακροπρόθεσμα δάνεια	86.500	80.500	74.500	68.500	62.500	56.500
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	486	193	132	69	0	0
Επιχορηγήσεις	21.431	21.457	52.217	102.085	148.458	144.319
Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	8.783	9.563	10.312	11.063	11.814	12.567
Προβλέψεις	36.812	32.611	28.927	25.243	21.559	17.875
Έσοδα επομένων χρήσεων	42.903	41.558	40.214	38.869	37.524	36.179
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>196.916</b>	<b>185.882</b>	<b>206.301</b>	<b>245.828</b>	<b>281.855</b>	<b>267.441</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις</b>						
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	20.870	18.831	21.250	23.481	28.030	33.466
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπροθέσμων δανείων	2.333	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	386	276	61	63	84	0
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>23.589</b>	<b>25.133</b>	<b>27.324</b>	<b>29.527</b>	<b>33.837</b>	<b>39.466</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>220.505</b>	<b>210.990</b>	<b>233.612</b>	<b>275.372</b>	<b>315.970</b>	<b>306.906</b>
<b>Σύνολο Ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>386.519</b>	<b>381.197</b>	<b>411.967</b>	<b>465.487</b>	<b>525.323</b>	<b>544.164</b>

# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Κατάσταση Ταμειακών Ροών

€ χιλ	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	9.886	18.076	25.589	41.135	59.154
Φόροι	(3.127)	(2.570)	(4.670)	(6.653)	(10.695)
Αποσβέσεις	15.749	16.176	16.412	14.878	16.956
Προβλέψεις	(5.546)	(5.029)	(5.029)	(5.029)	(5.029)
Μεταβολή Κεφαλαίου Κίνησης	473	(1.139)	(1.550)	(4.985)	(6.776)
Λοιπές Προσαρμογές	333	34	(13)	(104)	(221)
<b>Λειτουργικές Ταμειακές Ροές</b>	<b>17.768</b>	<b>25.547</b>	<b>30.709</b>	<b>39.242</b>	<b>53.389</b>
Επενδύσεις	10.859	51.375	74.779	69.636	11.000
<b>Ταμειακές ροές προ χρηματοδότησης</b>	<b>6.909</b>	<b>(25.828)</b>	<b>(44.069)</b>	<b>(30.375)</b>	<b>42.389</b>
Επιχορηγήσεις	825	31.560	50.668	50.512	0)
Δανεισμός	(2.736)	(6.276)	(6.061)	(6.047)	(6.084)
<b>Ταμειακές ροές μετά χρηματοδότησης</b>	<b>4.998</b>	<b>(545)</b>	<b>537</b>	<b>14.090</b>	<b>36.305</b>
Μερίσματα	2.561	4.682	6.628	10.654	15.321
Μεταβολή χρηματικών διαθέσιμων	2.437	(5.226)	(6.091)	3.435	20.984
Χρηματικά διαθέσιμα στην αρχή του έτους	43.538	45.975	40.748	34.658	38.093
<b>Χρηματικά διαθέσιμα στο τέλος του έτους</b>	<b>45.975</b>	<b>40.748</b>	<b>34.658</b>	<b>38.093</b>	<b>59.077</b>



# Επιχειρηματικό Σχέδιο

## Χρηματοοικονομικοί δείκτες

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Δείκτες Εξέλιξης</b>						
Εξέλιξη εσόδων	1,9%	-0,3%	8,5%	7,6%	13,5%	15,4%
Εξέλιξη εξόδων	-0,3%	0,0%	1,7%	1,6%	1,7%	4,7%
Εξέλιξη EBITDA	8,6%	-6,0%	35,0%	23,3%	34,3%	36,0%
Εξέλιξη καθαρών εσόδων	12,1%	-9,1%	82,8%	41,6%	60,8%	43,8%
<b>Δείκτες κερδοφορίας</b>						
Μεικτό περιθώριο	20,5%	20,2%	25,2%	29,4%	36,7%	42,6%
Περιθώριο EBITDA	24,2%	22,8%	28,3%	32,5%	38,4%	45,3%
Περιθώριο καθαρών εσόδων	7,4%	6,8%	11,4%	15,0%	21,2%	26,4%
<b>Κεφαλαιακοί Δείκτες</b>						
Καθαρός δανεισμός / EBITDA	1,8	1,7	1,2	1,0	0,6	0,0
Δανεισμός / ίδια κεφάλαια	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3
EBITDA / (κεφάλαιο και τόκοι)	12,0	3,5	4,8	6,2	8,4	11,6
<b>Δείκτες Ρευστότητας</b>						
Ρευστότητα	3,5	3,3	2,9	2,5	2,5	2,9

Ενότητα 5

## **S.W.O.T. Analysis**

### Strengths

- Γεωγραφική θέση σε κεντρικό σημείο στην ανατολική Μεσόγειο που συνολικά μειώνει το κόστος μεταφόρτωσης.
- Παροχή συνόλου λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Εύρος δραστηριοτήτων που δίνει τη δυνατότητα αντιμετώπισης ναυτιλιακών κρίσεων σε συγκεκριμένους τομείς.
- Μεγάλα φυσικά βυθίσματα και διαύλους πρόσβασης με μικρές ανάγκες συντήρησης.
- Εγγύτητα με την Αθήνα, το μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο της Ελλάδος.
- Πολύχρονη εμπειρία στελεχών και προσωπικού.
- Πολύχρονη κερδοφόρος διαχείριση.

### Weaknesses

- Συνορα με πόλεις με μικρή διαθεσιμότητα νέων χερσαίων χώρων.
- Σημαντική εξάρτηση από μικρό αριθμό πελατών σε ορισμένες δραστηριότητες.
- Αδυναμία ανανέωσης προσωπικού.
- Αδυναμίες που πηγάζουν από τη διτή φύση της εταιρείας σε σχέση με τη στοχοθεσία, το στρατηγικό προσανατολισμό και τη λειτουργία.

### Opportunities

- Αύξηση των μεγεθών των πλοίων
- Υψηλή διεθνής τιμή καυσίμων
- Σταθερό πολιτικό περιβάλλον εντός ενός ασταθούς διεθνούς περιβάλλοντος.
- Αναμενόμενη ανάκαμψη διεθνούς εμπορίου μετά την αντιμετώπιση της Ευρωπαϊκής και εθνικής κρίσης.
- Εξασφάλιση κονδυλίων για την ανάπτυξη υποδομών από ΕΣΠΑ
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση με Βαλκάνια και κεντρική Ευρώπη που αυξάνει την λιμενική ενδοχώρα.

### Threats

- Εντεινόμενος λιμενικός ανταγωνισμός με ανάπτυξη υποδομών εκτός ΕΕ
- Ανταγωνισμός με χώρες χαμηλού εργατικού κόστους εκτός ΕΕ
- Πολιτικοστρατιωτικές κρίσεις στην ευρύτερη περιοχή με εμπορικές συνδέσεις με τον Πειραιά.
- Διαρκής ανταγωνισμός πόλεων – λιμανιού για τη χρήση χερσαίων χώρων
- Αύξηση σε διεθνές επίπεδο της συγκέντρωσης αγοράς σε μικρό αριθμό υποψήφιων και υφιστάμενων πελατών.



