



ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Το πρόβλημα ελέγχου του κόστους για τους υπευθύνους της εταιρικής διακυβέρνησης μίας Δημόσιας Επιχείρησης Κοινής Ωφέλειας»

***Μελέτη περίπτωσης : Χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού
Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών με την χρήση αριθμοδεικτών***

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΗΜ. ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΡΕΙΩΤΗΣ

ΜΠΣ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ

ΑΘΗΝΑ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

«Ο υποψήφιος βεβαιώνει ότι η υποβληθείσα εργασία είναι προσωπική εκτός όπου γίνεται αναφορά στις εργασίες άλλων».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΗΜ. ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. είναι αρμόδιος για τον σχεδιασμό, προγραμματισμό, συντονισμό, έλεγχο και γενικά την παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των Δημόσιων Αστικών Μέσων Μεταφοράς (επίγειων και υπόγειων) στην περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής.

Στην εργασία αυτή θα καταβληθεί προσπάθεια να ανιχνευθούν τα μεγέθη των βασικών «πηγών» του λειτουργικού κόστους του Οργανισμού μέσα από την παρουσίαση και υπολογισμό βασικών αριθμοδεικτών. Παράλληλα θα καταβληθεί προσπάθεια να ανιχνευθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης του οργανισμού, στο πλαίσιο της ελληνικής οικονομίας και να συγκριθεί η υφιστάμενη κατάσταση με τα αντίστοιχα συστήματα παροχής δημόσιας αστικής μεταφοράς σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Για τον λόγο αυτό :

α) θα αξιολογηθούν τα οικονομικά στοιχεία και το μεταφορικό έργο του Ο.Α.Σ.Α. καθώς και οι επενδυτικές προσπάθειες και

β) θα προσδιορίζονται τα αίτια των αδυναμιών και τα όρια της υπάρχουσας δομής και λειτουργίας, ώστε να είναι δυνατή μια ολοκληρωμένη διαδικασία εξυγίανσης με στόχο ένα σύγχρονο Μητροπολιτικό Φορέα αστικών συγκοινωνιών για το Λεκανοπέδιο Αττικής.

Θερμές Ευχαριστίες

Στο σεβαστό και αγαπητό μου καθηγητή κο Νικόλαο Ηρειώτη για την καθοδήγηση, την πολύτιμη εμπειρία και την εποικοδομητική συνεργασία που μου προσέφερε κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
Οριοθέτηση βασικών εννοιών	8
ΜΕΡΟΣ 1°	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°	11
1.1 Σκοπός Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης	11
1.2 Μέθοδος Ανάλυσης Νεκρού Σημείου	11
1.2.1 Γενικά	11
1.2.2 Προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου	11
1.2.3 Μαθηματικός Προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου	12
1.2.4 Αδυναμία Προσδιορισμού του Νεκρού Σημείου σε Δ.Ε.Κ.Ο.	12
1.3 Χρηματοοικονομική ανάλυση μέσω συστημάτων αριθμοδεικτών	13
1.3.1 Γενικά Στοιχεία Αριθμοδεικτών – Ορισμός	13
1.3.2 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών	13
1.4 Εταιρική Διακυβέρνηση	16
1.4.1 Τα συστήματα εταιρικής διακυβέρνησης	17
1.4.2 Νομικό Πλαίσιο	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°	20
2.1 Η διερεύνηση του κόστους των αστικών μεταφορών	20
2.2 Βασικές κατευθυντήριες γραμμές του Ο.Ο.Σ.Α. για την Εταιρική Διακυβέρνηση των κρατικών επιχειρήσεων	25
ΜΕΡΟΣ 2°	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°	31
3.1 Αριθμοδείκτες που θα χρησιμοποιηθούν	31
3.1.1 Αριθμοδείκτες Δαπανών Λειτουργίας	31
3.1.2 Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α. (Fare box)	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°	33
4.2 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ	33
4.2.1 Γενικές πληροφορίες	33
4.2.2 Εταιρείες του ομίλου Ο.Α.Σ.Α.	33
4.2.3 Άλλες εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου	34
4.2.4 Αντικείμενο εργασιών ομίλου Ο.Α.Σ.Α.	35

4.2.5 Σημερινή Κατάσταση	37
4.3 Παρουσίαση αριθμοδεικτών δαπανών λειτουργίας και σχολιασμός τους	38
4.3.1 Γενικά	38
4.3.2 Αριθμοδείκτης λειτουργικών εξόδων	38
4.3.3 Αριθμοδείκτης λειτουργικών εξόδων προς πωλήσεις	39
4.3.3.1 Αριθμοδείκτης δαπανών διοικητικής λειτουργίας προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	40
4.3.3.2 Αριθμοδείκτης δαπανών λειτουργίας διάθεσης προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	41
4.3.3.3 Αριθμοδείκτης δαπανών έρευνας και ανάπτυξης προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	41
4.3.3.4 Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής λειτουργίας προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	42
4.3.3.5 Αριθμοδείκτης δαπανών υλικών προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	43
4.3.3.6 Αριθμοδείκτης συνολικών αποσβέσεων προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	43
4.3.3.7 Αριθμοδείκτης συνολικών δαπανών προσωπικού προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)	44
4.3.4 Αριθμοδείκτης καθαρών κερδών προς τις αμοιβές των απασχολουμένων	45
4.3.5 Αριθμοδείκτης παγίων προς μέσο αριθμό απασχολουμένων	46
4.3.6 Αριθμοδείκτες ανάλυσης προσωπικού	47
4.3.6.1 Αριθμοδείκτης αμοιβών προς μέσο αριθμό απασχολουμένων	47
4.3.6.2 Αριθμοδείκτης εργοδοτικών εισφορών προς μέσο αριθμό προσωπικού	48
4.3.6.3 Αριθμοδείκτης συνολικών δαπανών προσωπικού προς μέσο αριθμό προσωπικού	49
4.3.7 Αριθμοδείκτης καλύψεως επενδύσεων	50
4.3.8 Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α.	51
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	53
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ



Οριοθέτηση βασικών εννοιών

Η διαπραγμάτευση κάθε επιμέρους πτυχής ενός ζητήματος - προβλήματος σε οποιοδήποτε επιστημονικό πεδίο, επιβάλλει κατ' αρχήν την οριοθέτηση των κρίσιμων εννοιών οι οποίες αποτελούν τρόπον τινά τις «λέξεις-κλειδιά» για την προσέγγιση του συγκεκριμένου προβλήματος.

Κόστος είναι η μέτρηση των οικονομικών πόρων που θυσιάστηκαν ή θα θυσιαστούν για να επιτευχθεί κάποιος αντικειμενικός σκοπός. Δηλαδή κόστος είναι η οικονομική θυσία. Οι σκοποί που επιβάλλουν όχι μόνο τον ακριβή προσδιορισμό του ύψους αλλά κυρίως τη σύνθεσή του είναι : **α)** Η ορθή άσκηση τιμολογιακής πολιτικής, **β)** η άσκηση ελέγχου με βάση τις πρότυπες δαπάνες στην αποτελεσματικότητα των μέσων παραγωγής, **γ)** η ανάλυση των ποσοτικών δεδομένων και η κατάλληλη σύνθεσή τους, για εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων όσον αφορά στη λήψη αποφάσεων, στον καθορισμό του άριστου βαθμού απασχόλησης και στον περιοδικό σχεδιασμό. Αντιληπτό από τα προαναφερόμενα καθίσταται ότι ο έλεγχος του κόστους αποτελεί το κύριο μέσο αποτελεσματικής διοίκησης. **Διαχείριση Κόστους (Cost Management)** ή **Έλεγχος Κόστους (Cost Control)** είναι η διεργασία μέσω της οποίας παρακολουθείται το πραγματικό κόστος έναντι του εκτιμηθέντος και, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο, υλοποιούνται διορθωτικές ενέργειες για τη διατήρηση του κόστους εντός του προϋπολογισμού. Βασικό εργαλείο για την παρακολούθηση του κόστους αποτελεί η σύγκριση κρίσιμων μεγεθών με τη χρήση αριθμοδεικτών.

Με τον όρο **εταιρική διακυβέρνηση** εννοούμε το σύνολο των αρχών και διαδικασιών διοίκησης και λειτουργίας μίας ανώνυμης εταιρίας. Σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας (Κ.Ν. 2190/1920), η ανώνυμη εταιρία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), διοριζόμενο από τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της. Πρώτιστο καθήκον και υποχρέωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι η διαρκής επιδίωξη της ενίσχυσης της μακροχρόνιας οικονομικής αξίας της εταιρείας και η προάσπιση του γενικού εταιρικού συμφέροντος. Ο διαχωρισμός μεταξύ ιδιοκτησίας και διοίκησης που προκύπτει από τη διεύρυνση της ιδιοκτησιακής βάσης των επιχειρήσεων καθιστά επιτακτική την ανάγκη εφαρμογής ενός πλαισίου προστασίας του συνόλου των μετόχων και ιδιαίτερα της μειοψηφίας από καταχρηστικές συμπεριφορές της διοίκησης. Υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στη διακυβέρνηση πολυεθνικών επιχειρήσεων η αποτελεσματική «Εταιρική Διακυβέρνηση» αναδεικνύεται σε όρο «sine qua non» για τη προστασία των μετόχων και τη διατήρηση της εμπιστοσύνης των επενδυτών.

Οι **Δ.Ε.Κ.Ο. (Δημόσιες Επιχειρήσεις Και Οργανισμοί)** είναι δημόσια νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ιδρύονται με περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου για την επιδίωξη σκοπών, αναπτύσσοντας επιχειρηματική (δημόσιες επιχειρήσεις) ή παραγωγική δραστηριότητα. Η λειτουργία και τα αποτελέσματα των Δ.Ε.Κ.Ο. επηρεάζουν σημαντικά ολόκληρη την οικονομία. Κατ' αρχήν, πολλές

από τις υπηρεσίες που προσφέρουν έχουν χαρακτήρα δημοσίου αγαθού, όπως π.χ. οι αστικές συγκοινωνίες, τις οποίες ο ιδιωτικός τομέας δεν μπορεί να προσφέρει επαρκώς. Επιπλέον, λόγω του μεγάλου μεγέθους του, ο τομέας των δημοσίων επιχειρήσεων επηρεάζει τη συνολική οικονομική δραστηριότητα.

Οι Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (Δ.Ε.Κ.Ο.) επομένως αποτελούν ένα πολύ σημαντικό τμήμα της διαχείρισης του Δημοσίου, γιατί :

- Προσφέρουν στους πολίτες υπηρεσίες κοινής ωφέλειας που είναι συνυφασμένες με την ποιότητα της καθημερινής ζωής.
- Το μέγεθος και ο αριθμός τους είναι τέτοιος, ώστε σε σύνολο να επηρεάζουν άμεσα τα μακροσκοπικά στοιχεία της οικονομίας, ειδικότερα:

* οι επενδύσεις τους επηρεάζουν τον ρυθμό ανάπτυξης της οικονομίας,

* η τιμολογιακή τους πολιτική έχει άμεσο αντίκτυπο στον πληθωρισμό,

* τα λειτουργικά τους αποτελέσματα έχουν επιρροή στο δημόσιο έλλειμμα,

* η χρηματοδότησή τους μέσω κρατικών εγγυήσεων επιδρά στην πολιτική για το δημόσιο χρέος,

* η επιχειρηματική στρατηγική των μεγαλύτερων από αυτές καθορίζει τους όρους λειτουργίας της αγοράς στον αντίστοιχο κλάδο.

Οι αστικές συγκοινωνίες εξυπηρετούν καθημερινά βασικές ανάγκες μετακίνησης μεγάλου μέρους του κοινωνικού συνόλου, ιδίως των κοινωνικών εκείνων στρωμάτων που δεν έχουν την οικονομική άνεση να συντηρούν και να χρησιμοποιούν ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα. Άνθρωποι που εργάζονται μακριά από το σπίτι τους, συνταξιούχοι, φοιτητές που μετακινούνται προς και από τα πανεπιστημιακά ιδρύματα είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα, ιδίως αν σκεφτεί κανείς τις χαοτικές συνθήκες που επικρατούν στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις (*μποτιλιάρισμα, κακό οδικό δίκτυο στο κέντρο των πόλεων*). Ως εκ τούτου οι αστικές συγκοινωνίες δε θα μπορούσαν παρά να νοηθούν ως κοινωνικό και μόνον αγαθό. Η δυνατότητα μετακίνησης είναι κοινωνικό δικαίωμα που δεν πρέπει να εξαρτάται από την οικονομική κατάσταση του πολίτη γιατί αποτελεί προϋπόθεση συμμετοχής στην κοινωνική ζωή, την εργασία, την εκπαίδευση και τον πολιτισμό. Επίκεντρο σε κάθε συζήτηση σχετικά με τις δημόσιες μεταφορές λοιπόν θα πρέπει να είναι πώς αυτές θα ικανοποιήσουν τις κοινωνικές ανάγκες πέρα από όρους αγοραίου ανταγωνισμού και λογικές κερδοσκοπίας. Την ανάγκη αυτή του σχεδιασμού, του

προγραμματισμού, της οργάνωσης, του συντονισμού, του ελέγχου, και της παροχής του έργου των αστικών συγκοινωνιών με όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (*επίγεια και υπόγεια*) στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων, ικανοποιεί και καλύπτει με τη λειτουργία του ο **Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών** ενώ η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία, τρόλλεϋ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. διενεργείται από τους συμβαλλόμενους με αυτόν (*Ε.Φ.Σ.Ε.*) Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (*Ε.ΘΕ.Α. Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.*), οι οποίοι αποτελούν και τις θυγατρικές του εταιρείες. Ο Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. λειτουργεί ως εξ' ολοκλήρου Κρατική Επιχείρηση εφαρμόζουσα τις αρχές της ιδιωτικής οικονομίας και λειτουργούσα για το Δημόσιο συμφέρον υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ΜΕΡΟΣ 1ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

1.1 Σκοπός Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Μέσα από τη μελέτη της ελληνικής βιβλιογραφίας για την ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων (και για τον τομέα της οικονομικής των μεταφορών), γίνεται αντιληπτό ότι ο βασικός σκοπός της ανάλυσης των οικονομικών καταστάσεων είναι η διευκόλυνση της λήψης αποφάσεων οι οποίες αφορούν την αποτελεσματική κατανομή των οικονομικών πόρων που χρησιμοποιούνται από την επιχείρηση. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν η χορήγηση πιστώσεων, η επιλογή επενδύσεων, η αμοιβή στελεχών και εργαζομένων. Προκειμένου δε για τον έλεγχο του λειτουργικού κόστους και την εξαγωγή των σχετικών συμπερασμάτων προκρίνονται από διάφορους συγγραφείς (*Νικήτας Νιάρχος, Δημήτριος Καραγιάννης, Επαμεινώνδας Μπατσινίλας, Δημήτριος Γκίκας, Εμμανουήλ Σακέλλης*) συγκεκριμένες μέθοδοι. Πιο συγκεκριμένα:

1.2 Μέθοδος Ανάλυσης Νεκρού Σημείου

1.2.1 Γενικά

Νεκρό Σημείο είναι το ποσό εκείνο του κύκλου εργασιών, με το οποίο μία επιχείρηση καλύπτει ακριβώς τόσο τα σταθερά όσο και τα μεταβλητά της έξοδα, χωρίς να πραγματοποιεί ούτε κέρδος ούτε ζημία. Το Νεκρό Σημείο αποτελεί σημαντικό αντικείμενο μελέτης και ανάγεται στη σφαίρα της αναλύσεως των πωλήσεων μίας επιχείρησης. Η ανάλυση του Νεκρού Σημείου είναι ένα σπουδαίο χρηματοοικονομικό μέσο και αποτελεί βασικά μία αναλυτική τεχνική για μελέτη, έρευνα και συμπεράσματα γύρω από τη σχέση των σταθερών εξόδων, των μεταβλητών εξόδων, των εισπράξεων και των κερδών γενικότερα.

Πάνω από όλα, η ανάλυση του Νεκρού Σημείου θα πρέπει να θεωρηθεί ως οδηγός για τη λήψη ορθολογικών επιχειρηματικών αποφάσεων και όχι ως μέσο κριτικής των διοικήσεων των επιχειρήσεων. Ο υπολογισμός του Νεκρού Σημείου δείχνει το ελάχιστο ύψος πωλήσεων που πρέπει να πραγματοποιεί μία επιχείρηση για να καλύπτονται τόσο οι σταθερές όσο και οι μεταβλητές δαπάνες της. Είναι αυτονόητο ότι κάθε επιχείρηση έχει το δικό της Νεκρό Σημείο και είναι εκείνο στο οποίο οι πωλήσεις της ισούνται με το συνολικό κόστος παραγωγής των προϊόντων – υπηρεσιών της, οπότε το οικονομικό της αποτέλεσμα είναι μηδέν. Αν οι πωλήσεις της είναι μεγαλύτερες του Νεκρού Σημείου, τότε η επιχείρηση πραγματοποιεί κέρδος, ενώ αν είναι χαμηλότερες τότε πραγματοποιεί ζημία.

1.2.2 Προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου

Ο προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου μίας επιχείρησης απαιτεί, όπως προαναφέραμε τη διαίρεση του κόστους σε σταθερό και μεταβλητό. Στην πράξη όμως ο διαχωρισμός αυτός δεν είναι δυνατό να γίνεται

με ακρίβεια. Για το λόγο αυτό, πριν επιχειρηθεί ο υπολογισμός του Νεκρού Σημείου είναι απαραίτητο να γίνουν ορισμένες απλουστευτικές παραδοχές, οι οποίες φυσικά δεν αλλοιώνουν την αξία των συμπερασμάτων στα οποία πρόκειται να καταλήξει ο αναλυτής. Οι συνηθέστερες λοιπόν, παραδοχές που γίνονται είναι οι ακόλουθες:

- a) Ότι το συνολικό κόστος και τα έσοδα μπορούν να προσδιοριστούν με αξιοπιστία και η μεταξύ τους σχέση είναι γραμμική για ένα ορισμένο εύρος παραγωγής.
- b) Ότι το κόστος μπορεί χωρίς δυσκολία να διαχωριστεί στο σταθερό και το μεταβλητό του μέρος, χωρίς το σταθερό να μεταβάλλεται και ότι το μεταβλητό είναι ανάλογο με το ύψος των πωλήσεων.
- c) Ότι οι τιμές πώλησεως των προϊόντων της επιχείρησης και οι τιμές των συντελεστών της παραγωγής δεν μεταβάλλονται.
- d) Ότι δεν υπήρξε σημαντική μεταβολή του γενικού επιπέδου των τιμών, κατά την περίοδο που ζητείται ο προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου.
- e) Ότι οι μέθοδοι παραγωγής και η παραγωγική δυναμικότητα της επιχείρησης δεν μεταβάλλονται.
- f) Ότι ο μόνος συντελεστής που επηρεάζει το κόστος είναι το ύψος των πωλήσεων.

1.2.3 Μαθηματικός Προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου

Μαθηματικά ο προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου γίνεται με απλή εξίσωση και με βάση τη σκέψη:

Τα Έσοδα (*κύκλος εργασιών ή τζίρος*) είναι ίσα με το σύνολο των δαπανών που καταναλώθηκαν με σκοπό την πραγματοποίηση των εσόδων και οι οποίες δαπάνες αποτελούνται από Σταθερές (**Σ**) και Μεταβλητές (**Μ**) δαπάνες, συν ή μείον το αποτέλεσμα (*κέρδος ή ζημία*) (**Α**). Δηλαδή:

$$\text{Κύκλος Εργασιών} = \Sigma + \text{Μ} + \text{Α}$$

Όταν δεν υπάρχει αποτέλεσμα, όπως στην περίπτωση του Νεκρού Σημείου (*Ν.Σ.*), τότε το $A = 0$ οπότε στο *Ν. Σ.* θα έχουμε :

$$\text{Κύκλος Εργασιών} = \Sigma + \text{Μ}$$

1.2.4 Αδυναμία Προσδιορισμού του Νεκρού Σημείου σε Δ.Ε.Κ.Ο.

Θεωρητικά ο προσδιορισμός του Νεκρού Σημείου φαίνεται εφικτός. Παραταύτα όμως, όταν έχουμε να κάνουμε με εταιρείες παροχής υπηρεσιών και ειδικά όταν αναφερόμαστε σε Δημόσιες Επιχειρήσεις Και Οργανισμούς, που δραστηριοποιούνται μέσα σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εκμετάλλευσης με πολλές και σύνθετες δεσμεύσεις (*απουσία αυτόνομης τιμολογιακής πολιτικής, έννοια κοινωνικού αγαθού αναφορικά με τις υπηρεσίες τους και το παραγόμενο έργο, δεσμεύσεις από την Κεντρική Διοίκηση κ.λ.π.*) , τότε η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα δύσκολη. Για το λόγο αυτό επιλέξαμε να μην αναφερθούμε στην ανάλυση του Νεκρού Σημείου της επιχείρησης, για να αποφύγουμε τυχόν λανθασμένα αποτελέσματα.

1.3 Χρηματοοικονομική ανάλυση μέσω συστημάτων αριθμοδεικτών

1.3.1 Γενικά Στοιχεία Αριθμοδεικτών - Ορισμός

Οι αριθμοδείκτες είναι σχέσεις μεταξύ μεγεθών, λογιστικής ή στατιστικής προέλευσης, που καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής οικονομικής κατάστασης μίας επιχείρησης ή τομέων αυτής και για τον εντοπισμό και διόρθωση τυχόν αδυναμιών σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις του ιδίου κλάδου δραστηριότητας. Πιο συγκεκριμένα, στη χρηματοοικονομική ανάλυση αριθμοδείκτης ονομάζεται η σχέση που υπάρχει μεταξύ δύο χαρακτηριστικών στοιχείων της οικονομικής κατάστασης, της παραγωγικής δυναμικότητας, της τεchnικοοικονομικής δραστηριότητας ή της απόδοσης έργου μίας επιχείρησης. Ο αριθμοδείκτης παριστάνεται είτε με τη μορφή πηλίκου του ενός προς το άλλο στοιχείο είτε με τη μορφή ποσοστού. Αν η δεύτερη αυτή μορφή προτιμηθεί, τότε λαμβάνουμε ως διαιρέτεο (*αριθμητή*) τον αριθμό που δείχνει την ευνοϊκή αξία για την επιχείρηση ούτως ώστε οποιαδήποτε βελτίωση της κατάστασης να μεταφράζεται σε αύξηση του ποσοστού. Είναι αυτονόητο ότι δύο μεγέθη π.χ. του Ισολογισμού, τυχαία παρμένα για να συστήσουν αριθμοδείκτη, πιθανώς δε θα έχουν καμία αξία για τον μελετητή, αν δεν υπάρχει κάποια λογική σχέση μεταξύ τους. Για το λόγο αυτό, τα μεγέθη του αριθμοδείκτη επιλέγονται έτσι ώστε ο συνδυασμός τους να δίνει ένα πραγματικά χρήσιμο και αξιοποιήσιμο στοιχείο.

Με τη χρήση των αριθμοδεικτών μπορούμε να προσδιορίσουμε το βαθμό της παραγωγικότητας και αποδοτικότητας των διαφόρων τομέων και κλάδων της επιχείρησης, με απώτερο σκοπό την ορθολογικότερη χρησιμοποίηση των διαφόρων μέσων - πόρων και συντελεστών της παραγωγής. Παράλληλα μας δίνεται η δυνατότητα για την ανάλυση της οικονομικότητας μίας εκμετάλλευσης. Οικονομικότητα είναι η, για τη δημιουργία συγκεκριμένου έργου, «οικονομική» αποτελεσματικότητα που μετράται με το εξαγόμενο της σχέσης : Έργα δεδομένης περιόδου

Κόστη δεδομένης περιόδου

Η χρήση λοιπόν των αριθμοδεικτών θα δώσει τη δυνατότητα για την αξιοποίηση του κατάλληλου λογιστικού και στατιστικού υλικού της επιχείρησης όχι μόνο από τους ανθρώπους εντός της επιχείρησης αλλά ακόμα και από εξωτερικούς ερευνητές επιχειρηματικών προβλημάτων.

Το πραγματικό ενδιαφέρον στον υπολογισμό των αριθμοδεικτών, έγκειται στο ότι δείχνουν τα αδύνατα σημεία και δεν πρέπει να δημιουργούν απόλυτα βέβαιες εντυπώσεις παρά μόνο πιθανές.

Η ανάλυση με αριθμοδείκτες, όπως και οι άλλες μέθοδοι, έχει κυρίως συγκριτική αξία. Οι αριθμοδείκτες απομονωμένοι δε δίνουν σχεδόν καμία αξιόπιστη πληροφορία και για αυτό η χρήση τους πρέπει να γίνεται κατά κανόνα με συνδυασμό πολλών εξ' αυτών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε πόσο αποπροσανατολιστικό είναι το να χρησιμοποιεί κανείς ένα μόνο αριθμοδείκτη, φαινόμενο δυστυχώς που παρατηρείται στην Ελλάδα ακόμη και από επίσημους φορείς, μέσα μαζικής ενημέρωσης (*έντυπα και ηλεκτρονικά*) κ.λ.π. Χειρότερη πληροφόρηση δεν μπορεί να υπάρξει, διότι ο εντοπισμός ενός προβλήματος από τη χρησιμοποίηση ενός μεμονωμένου δείκτη αντιστοιχεί αποσπασματικά σε ένα μικρό μέρος της συνολικής εικόνας μίας επιχείρησης, με συνέπεια

να αντιστρέφει μία μεταβολή από έναν άλλο δείκτη. Για παράδειγμα, αν απομονώσουμε την αύξηση των μικτών κερδών, δε σημαίνει υποχρεωτικά αύξηση της αποδοτικότητας της οικονομικής μονάδας, αν συνοδεύεται λόγου χάρη από ελάττωση των πωλήσεων ή αύξηση των επενδύσεων.

Επομένως, στο συνολικό πλαίσιο της ανάλυσης, πρέπει ο αναλυτής να λαμβάνει υπόψη του το σωστό συνδυασμό διαφόρων αριθμοδεικτών για να περιορίζεται η πιθανότητα αποπροσανατολισμού. Έτσι, ο αναλυτής στην προσπάθειά του να εξάγει ορθά συμπεράσματα για την τρέχουσα και μελλοντική χρηματοοικονομική κατάσταση και γενικότερα την αποδοτικότητα μίας επιχείρησης, έχει ανάγκη από κάποια π ρ ό τ υ π α σύγκρισης που θα του επιτρέψουν να κρίνει κατά πόσο τα αποτελέσματα της ανάλυσής του κρίνονται ευνοϊκά ή δυσμενή. Μόνο με αυτόν τον τρόπο η ανάλυση θα αποκτήσει πληροφοριακή αξία και θα καταστεί ένα δυναμικό και χρήσιμο εργαλείο στα χέρια του αναλυτή.

Πρότυπα συγκρίσεων μπορούν να αποτελέσουν:

- ❖ Αριθμοδείκτες (και ποσοστά) που υπολογίζονται από τις οικονομικές καταστάσεις προηγούμενων χρήσεων της αναλυόμενης επιχείρησης.
- ❖ Αριθμοδείκτες (και ποσοστά) που υπολογίζονται από τις προϋπολογισμένες οικονομικές καταστάσεις, δηλαδή αυτές που αφορούν μελλοντικές χρήσεις.
- ❖ Αριθμοδείκτες (και ποσοστά) που υπολογίζονται από τις οικονομικές καταστάσεις μίας επίλεκτης ομάδας ανταγωνιστικών επιχειρήσεων, ειδικότερα των πιο προοδευτικών και επιτυχημένων του κλάδου, στον οποίο ανήκει η επιχείρηση.
- ❖ Αριθμοδείκτες (και ποσοστά) που υπολογίζονται από τις οικονομικές καταστάσεις όλων των επιχειρήσεων που συγκροτούν τον κλάδο της επιχείρησης.

Ο πιο εύκολος τρόπος για την αξιολόγηση της επίδοσης μίας επιχείρησης είναι η σύγκριση των δεικτών της για την τρέχουσα περίοδο με τους όμοιους δείκτες προηγούμενων χρήσεων. Μία τέτοια διαχρονική σύγκριση των χρηματοοικονομικών δεικτών, παρέχει ισχυρή ένδειξη της κατεύθυνσης της μεταβολής και δείχνει κατά πόσο η χρηματοοικονομική κατάσταση και απόδοση της επιχείρησης βελτιώθηκε, χειροτέρεψε ή παρέμεινε σταθερή διαχρονικά. Βασικός π ε ρ ι ο ρ ι σ μ ό ς ή μειονέκτημα της διαχρονικής σύγκρισης, είναι η έλλειψη μέτρου σύγκρισης για να κρίνει ο αναλυτής, αν τελικά οι τιμές των δεικτών της επιχείρησης είναι καλές ή όχι.

Η δ ι α χ ρ ο ν ι κ ή σ ύ γ κ ρ ι σ η για να είναι έ γ κ υ ρ η , θα πρέπει η επιχείρηση να εφαρμόζει με συνέπεια τις ίδιες μεθόδους, κανόνες και αρχές σύνταξης των οικονομικών καταστάσεών της (π.χ. κανόνες αποτίμησης, λογισμού αποσβέσεων, προβλέψεων, κ.λ.π.), σε ολόκληρη την αναλυόμενη χρονική περίοδο. Ο δε ρυθμός του πληθωρισμού να είναι χαμηλός, διαφορετικά θα πρέπει να αποπληθωρίζονται τα λογιστικά μεγέθη ή να λαμβάνονται υπόψη οι επιδράσεις τους.

Μερικές φορές χρησιμοποιούνται ως πρότυπα συγκρίσεων μελλοντικοί ή προϋπολογιστικοί αριθμοδείκτες που υπολογίζονται από τις προϋπολογισμένες οικονομικές καταστάσεις. Η σύγκριση των δεικτών προηγούμενων χρήσεων με τους μελλοντικούς δείκτες δείχνει τα σχετικά «δυνατά» και «αδύνατα» σημεία της επιχείρησης στο παρελθόν και στο μέλλον. Εφόσον οι μελλοντικοί δείκτες δείχνουν ισχυρή χρηματοοικονομική κατάσταση, πρέπει να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.

1.3.2 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

Σύμφωνα με την ελληνική βιβλιογραφία, το σύνολο των αριθμοδεικτών που υπολογίζονται με βάση τις οικονομικές καταστάσεις, μπορεί να ταξινομηθεί, εναλλακτικά, στις εξής δύο βασικές κατηγορίες:

1) Ανάλογα με τη φύση τους ή την πηγή προέλευσης των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους, οι αριθμοδείκτες μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες:

- Αριθμοδείκτες Ισολογισμού.
- Αριθμοδείκτες Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης.
- Αριθμοδείκτες Κατάστασης Διάθεσης Αποτελεσμάτων.
- Αριθμοδείκτες Μικτοί.

Οι μικτοί αριθμοδείκτες χρησιμοποιούν δεδομένα από δύο διαφορετικές, από τις πιο πάνω αναφερόμενες, καταστάσεις.

2) Ανάλογα με τις διάφορες πλευρές ή πτυχές της οικονομικής κατάστασης και δραστηριότητας της επιχείρησης, οι αριθμοδείκτες μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες:

· Αριθμοδείκτες Ρευστότητας (Liquidity Ratios)

Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης μίας επιχείρησης όσο και της ικανότητάς της να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες ή τρέχουσες υποχρεώσεις της, όταν αυτές λήγουν.

· Αριθμοδείκτες δραστηριότητας (Activity Ratios)

Χρησιμοποιούνται προκειμένου να μετρηθεί ο βαθμός αποτελεσματικότητας μίας επιχείρησης στη χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων, κατά πόσο δηλαδή γίνεται ικανοποιητική ή όχι χρησιμοποίηση αυτών.

· Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας (Profitability Ratios)

Με αυτούς μετράται η αποδοτικότητα μίας επιχείρησης, η δυναμικότητα των κερδών της και η ικανότητα της διοίκησης στη διαχείριση όλων των πόρων που έχει στη διάθεσή της. Με άλλα λόγια, οι αριθμοδείκτες αυτοί μετρούν το βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας της επιχείρησης, σε μία δεδομένη στιγμή ή και για μία χρονική περίοδο.

· Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας (Financial Structure and Viability Ratios)

Με αυτούς εκτιμάται η μακροχρόνια ικανότητα μίας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της και ο βαθμός προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.

· Αριθμοδείκτες δαπανών λειτουργίας (Operating expense ratios)

Παρέχουν ένδειξη της πολιτικής που ακολουθεί η Διοίκηση μίας επιχείρησης έναντι των διαφόρων δαπανών λειτουργίας της και της αποτελεσματικότητάς της έναντι των επί μέρους δαπανών.

· Αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί αριθμοδείκτες (Investment Ratios)

Αυτοί μετρούν τις επιδόσεις των επιχειρήσεων στο χρηματιστήριο. Συσχετίζουν τον αριθμό των μετοχών μίας επιχείρησης με τα κέρδη, τη χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής με τα κέρδη ανά μετοχή, το μέρισμα ανά μετοχή με τα κέρδη ανά μετοχή, κ.λ.π.

1.4 Εταιρική Διακυβέρνηση

Αναζητώντας στην ελληνική βιβλιογραφία έναν αντιπροσωπευτικό ορισμό που να αποδίδει το νόημα της **εταιρικής διακυβέρνησης**, θα μπορούσαμε να την προσδιορίσουμε ως «το σύνολο των θεσμικών και οργανωτικών μηχανισμών και των αντίστοιχων δικαιωμάτων ελέγχου, διοίκησης και λήψης αποφάσεων, που αφ' ενός χρησιμεύουν στην επίλυση των συγκρούσεων συμφερόντων μεταξύ των διαφόρων ομάδων και οργάνων με ρόλο και λόγο στην εταιρεία και που αφ' ετέρου, σε συνδυασμό ή μεμονωμένα, καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι σημαντικές αποφάσεις που αφορούν την εταιρεία και εν τέλει το ποιές είναι αυτές οι αποφάσεις», σύμφωνα με τον *Π. Ιορδανίδη*.

Το αίτημα για διαφανή και χρηστή εταιρική διακυβέρνηση δεν είναι καινούργιο σημειώνει ο καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών κος *Απόστολος Ν. Ρεφενές*. Συνοδεύει την Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) από τη γένεσή της. Είναι ένα εύλογο και αιτιολογημένο αίτημα. Προέρχεται απ' όλα τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που έχουν νόμιμες απαιτήσεις επί της Α.Ε. (*εργαζόμενοι, πολιτεία, δανειστές, προμηθευτές και μέτοχοι*). Αποβλέπει στη διαφανή και ισότιμη μεταχείρισή τους. Προβάλλεται με ένταση αντιστρόφως ανάλογη της σειράς κατάταξής τους στην εκκαθάριση της Α.Ε. Το αίτημα καθίσταται επιτακτικό από τη στιγμή που η Α.Ε. αποκτά πολυμετοχική σύνθεση (*επέρχεται διαχωρισμός μεταξύ ιδιοκτησίας & διαχείρισης*) και οι διαχειριστές αποκτούν τη δυνατότητα να διοικούν την επιχείρηση για ιδιοτελείς σκοπούς.

Συνοπτικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η εταιρική διακυβέρνηση αναφέρεται στους κανόνες που αποσκοπούν στη βελτίωση της εταιρικής διοίκησης. Η εταιρική διακυβέρνηση είναι ένα σύνολο κανόνων συμπεριφοράς με τους οποίους η επιχείρηση διευθύνεται και ελέγχεται. Η συμπεριφορά αφορά όλους όσους εμπλέκονται στη διοίκηση της εταιρείας με όσους έχουν σχέση με αυτήν (*δηλαδή προμηθευτές, πελάτες, δανειστές, μετόχους*). Σύμφωνα με τις καλές αρχές της εταιρικής διακυβέρνησης, η λειτουργία της επιχείρησης και οι αποφάσεις που λαμβάνονται θα πρέπει να γίνονται με τρόπο που να προάγονται τα συμφέροντα της επιχείρησης, και κυρίως των μετόχων, χωρίς να δημιουργούνται συνθήκες εκμετάλλευσης μίας κατηγορίας μετόχων από μία άλλη ή των μετόχων από τους διαχειριστές της επιχείρησης ή των δανειστών από τους μετόχους κ.λ.π. Οι κορυφαίες ευρωπαϊκές οικονομίες επικύρωσαν τον Απρίλιο του 2005, τις νέες οδηγίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης για την εταιρική διακυβέρνηση των κρατικών επιχειρήσεων. Πρόκειται για σημαντικότερη εξέλιξη, αν αναλογιστεί κανείς τις δραματικές ελλείψεις εταιρικής διακυβέρνησης στο δημόσιο, που καταλήγουν σε μεγάλες επιβαρύνσεις για τους φορολογούμενους πολίτες. Το πρόβλημα εντοπίζεται

στη χρόνια απουσία ελέγχου του διοικητικού συμβουλίου επί της πρώην διοίκησης. Μία από τις βασικές οδηγίες του Ο.Ο.Σ.Α. καλεί τις κυβερνήσεις να διορίσουν ισχυρά, ανεξάρτητα διοικητικά συμβούλια στις κρατικές επιχειρήσεις, παρέχοντάς τους την αρμοδιότητα προσλήψεων και απολύσεων στη διοίκηση της εταιρείας.

Μία από τις κυριότερες έννοιες στις οποίες στηρίζεται ολόκληρο το σύστημα της εταιρικής διακυβέρνησης των κρατικών επιχειρήσεων αποτελεί και ο **εσωτερικός έλεγχος**, ο οποίος αξιολογεί και καταγράφει τις εσωτερικές διαδικασίες στην πράξη, επισημαίνει αδυναμίες και αποκλίσεις του συστήματος, παρέχει συμβουλές και προτείνει προσαρμογές. Σκοπός του εσωτερικού ελέγχου είναι η συμβολή του στην ανάπτυξη και εμπέδωση της εταιρικής κουλτούρας μεταξύ των τμημάτων και των στελεχών της εταιρείας και η προσαρμογή της εταιρείας στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Ουσιαστικά, λοιπόν, πρόκειται για έναν μηχανισμό επιτήρησης της εφαρμογής των αρχών της εταιρικής διακυβέρνησης, συμβάλλοντας κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην προστασία της εταιρείας και στη διασφάλιση των συμφερόντων των μετόχων της (*δημόσιο*) και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

Η δημοσιονομική προσαρμογή και η επιτάχυνση της διαδικασίας διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων της ελληνικής οικονομίας αποτελούν βασικές προτεραιότητες, καθώς η χώρα καλείται να αντιμετωπίσει σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, ο ρόλος των δημόσιων επιχειρήσεων είναι σημαντικός δεδομένου ότι το αποτέλεσμα της οικονομικής τους δραστηριότητας διαχέεται σε ολόκληρο το οικονομικό σύστημα και τα μεγέθη τους επηρεάζουν σημαντικά τους μακροοικονομικούς δείκτες της ελληνικής οικονομίας. Ειδικότερα, οι επενδύσεις των δημοσίων επιχειρήσεων συμβάλλουν άμεσα στην κεφαλαιακή συσσώρευση, στην αύξηση της απασχόλησης εξειδικευμένου προσωπικού, στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη της χώρας.

Το νέο αναπτυξιακό πρότυπο της οικονομικής πολιτικής θα πρέπει να στηρίζεται:

- ✓ στην **επιχειρηματικότητα**, ως τον κυριότερο μοχλό για την ανάπτυξη, τη δημιουργία πλούτου και την αύξηση της απασχόλησης,
- ✓ στην **εξωστρέφεια**, διότι βρισκόμαστε σε έναν κόσμο που τα σύνορα έχουν πολύ μικρότερη σημασία από ότι στο παρελθόν και το μέγεθος της αγοράς παίζει σημαντικό ρόλο,
- ✓ στην **ανταγωνιστικότητα**, διότι η ολοκλήρωση των αγορών δημιουργεί διαφορετικές συνθήκες ανταγωνισμού και νέες προκλήσεις. Στην παγκόσμια οικονομία μόνο οι επιχειρήσεις που είναι ανταγωνιστικές μπορούν να συνεχίσουν να αναπτύσσονται, ενώ εκείνες που δεν είναι οδηγούνται σε συρρίκνωση.

Στο πλαίσιο αυτού του προτύπου και για την υλοποίηση του μεταρρυθμιστικού προγράμματος της οικονομίας, προωθήθηκε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για τις δημόσιες επιχειρήσεις που θα διέπει την οργάνωση, τη λειτουργία, το συντονισμό και τον έλεγχό τους. Κεντρικός άξονας της επιχειρούμενης θεσμικής παρέμβασης είναι να επεκταθεί σε όλες τις δημόσιες επιχειρήσεις το **υπόδειγμα της εταιρικής διακυβέρνησης** που διέπει τις εισηγμένες στο χρηματιστήριο αξιών επιχειρήσεις. Έτσι προωθείται μία

σειρά από δράσεις που θα οδηγήσουν στη βελτίωση της λειτουργίας τους και στην αποτελεσματικότερη κατανομή των πόρων τους.

1.4.1 Τα συστήματα εταιρικής διακυβέρνησης

Τα συστήματα εταιρικής διακυβέρνησης διακρίνονται στο μονιστικό και το δυαδικό. Στο μονιστικό σύστημα (*one tier system*) υπάρχει ένα διοικητικό όργανο, ενώ στο δυαδικό σύστημα συνυπάρχουν ένα εποπτικό και ένα διευθυντικό όργανο. Η βασική διαφορά των δύο συστημάτων έγκειται στο ότι το δυαδικό σύστημα υιοθετεί τον πλήρη διαχωρισμό των ρόλων του εκτελεστικού από το εποπτικό όργανο της εταιρείας.

Οι ευρωπαϊκές χώρες που ακολουθούν το μονιστικό σύστημα διακυβέρνησης είναι η Μεγάλη Βρετανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ιταλία και η Ελλάδα. Από την άλλη πλευρά το δυαδικό σύστημα έχουν υιοθετήσει η Γερμανία, η Ελβετία, η Αυστρία, η Ολλανδία και οι Σκανδιναβικές χώρες. Αντιπροσωπευτικότερο παράδειγμα δυαδικού συστήματος αποτελεί η Γερμανία, η οποία έχει υιοθετήσει προ πολλού το θεσμό του «εποπτικού συμβουλίου», το οποίο αποτελείται από πρόσωπα τα οποία αντιπροσωπεύουν όχι μόνο τους μετόχους, αλλά και τους εργαζομένους της εταιρείας.

1.4.2 Νομικό Πλαίσιο

Οι μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο αξιών δημόσιες επιχειρήσεις λειτουργούσαν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2414/1996 και του κωδ. νόμου 2190/1920, με βάση επιχειρηματικούς κανόνες αλλά χωρίς να μεταβάλλεται ο χαρακτήρας τους ως εταιρείες που ασκούν δραστηριότητα δημόσιας ωφέλειας. Το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί τις εξουσίες του ως αποκλειστικός (ή βασικός) μέτοχος των επιχειρήσεων αυτών και διαμορφώνει την πολιτική οργάνωσης και λειτουργίας τους.

Ακολουθώντας τις επιταγές του σύγχρονου οικονομικού πλαισίου και των κατευθύνσεων του Ο.Ο.Σ.Α. η Ελληνική Πολιτεία έθεσε ήδη από το 2005 νέο πλαίσιο λειτουργίας για τις Δ.Ε.Κ.Ο. και εξυγίανσής τους, ψηφίζοντας το νόμο 3429/2005 « *Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (Δ.Ε.Κ.Ο.)* » ΦΕΚ Α' 314 / 27-12-2005.

Ο Νόμος για την Οργάνωση, Λειτουργία, Διοίκηση και Κρατική Εποπτεία των Δημόσιων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (Δ.Ε.Κ.Ο.) αποβλέπει στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας τους. Με το νέο Νόμο εισάγεται μία αποτελεσματική διαδικασία για τη χάραξη και την παρακολούθηση της εταιρικής στρατηγικής των Δ.Ε.Κ.Ο. και εφαρμόζεται σε αυτές η υφιστάμενη νομοθεσία για την εταιρική διακυβέρνηση καθώς και τα διεθνή λογιστικά πρότυπα. Επίσης, αίρονται στρεβλώσεις που επιβαρύνουν δυσανάλογα το κόστος λειτουργίας των Δ.Ε.Κ.Ο.

Όπως προκύπτει από την εισηγητική έκθεση, τρεις είναι οι άξονες της μεταρρύθμισης που εισάγει ο νόμος 3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (Δ.Ε.Κ.Ο.)» (ΦΕΚ 314/Α') οι οποίοι είναι μεταξύ τους συμπληρωματικοί:

- ο αποτελεσματική διαδικασία χάραξης και παρακολούθησης της εταιρικής στρατηγικής και του επιχειρησιακού σχεδιασμού,
- ο ευθυγράμμιση με την υφιστάμενη εταιρική νομοθεσία, διαφάνεια στη λειτουργία της διοίκησής τους και στην παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων,
- ο αποκατάσταση στρεβλώσεων σε θέματα προσωπικού.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1, «Για τους σκοπούς του νόμου αυτού, ως “δημόσια επιχείρηση” νοείται κάθε ανώνυμη εταιρία, στην οποία το ελληνικό δημόσιο δύναται να ασκεί άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή, λόγω της συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ή της χρηματοοικονομικής συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ή της χρηματοοικονομικής συμμετοχής του ή των κανόνων που τη διέπουν».

Οι δημόσιες επιχειρήσεις απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτονομίας και διέπονται όσον αφορά την οργάνωση και λειτουργία τους κατ' αρχήν από τους κανόνες του αστικού δικαίου. Ταυτόχρονα όμως, επειδή οι δημόσιες επιχειρήσεις διαχειρίζονται κρατικά περιουσιακά στοιχεία και η δραστηριότητά τους από απόψεως σκοπών ταυτίζεται με εκείνη του κράτους, υπόκεινται στην εποπτεία και τον έλεγχο του κράτους και επίσης διέπονται παράλληλα – αν και κατ' εξαίρεση - από τις διατάξεις του διοικητικού δικαίου.

Ειδικότερα, οι δημόσιες επιχειρήσεις οργανώνονται, λειτουργούν και διοικούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3429/2005, του κωδ. νόμου 2190/1920 και τις ειδικές κάθε φορά διατάξεις που διέπουν τις ανώνυμες εταιρείες και κάθε επιχείρηση χωριστά. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί πληρέστερη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια των δημοσίων επιχειρήσεων, η δυνατότητα πρόσληψης του κατάλληλου στελεχιακού δυναμικού, καθώς και η ευελιξία και η ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων.

Το δημόσιο παρίσταται στη γενική συνέλευση των μετόχων ως μέτοχος, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Οικονομικών ή το νόμιμο εκπρόσωπό του, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 38 παρ. 7 του νόμου 2065/1992 ή όπως αλλιώς ορίζεται από νεότερη διάταξη νόμου.

Για την επιτυχία της πολιτικής αυτής απαιτείται:

- η πιστή τήρηση των προϋπολογισμών καθώς και των στρατηγικών και επιχειρησιακών τους σχεδίων,
- η αναδιάρθρωση των οργανογραμμάτων σύμφωνα με τις ανάγκες της παραγωγής και η εισαγωγή νέας τεχνολογίας, με σκοπό τη μείωση της γραφειοκρατίας, και τη γρηγορότερη λήψη των αποφάσεων,
- η προσαρμογή των τιμολογίων, όπου κρίνεται αναγκαίο, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τον πληθωρισμό όσο και τον κοινωνικό ρόλο των επιχειρήσεων,
- η συμβατότητα των αυξήσεων των μισθών με την γενικότερη οικονομική πολιτική,

- η αποτελεσματικότερη λειτουργία των συστημάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης και επανακατάρτισης του υπάρχοντος προσωπικού ώστε να γίνεται καλύτερη αξιοποίησή του,
- ο περιορισμός των προσλήψεων μόνο σε εξειδικευμένο προσωπικό,
- η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας και των πλεοναζόντων χρηματικών διαθεσίμων,
- η ενίσχυση των ιδίων πόρων των επιχειρήσεων με σκοπό τον περιορισμό των κρατικών ενισχύσεων,
- η προώθηση των συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον πολίτη, τη χρήση τεχνογνωσίας και μεθόδων του ιδιωτικού τομέα, την ενίσχυση των παραγωγικών επενδύσεων καθώς και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Καταθέτοντας ένα πρώτο σχόλιο για τα αποτελέσματα εφαρμογής του νόμου 3429/2005 κατά την πρώτη αυτή περίοδο εφαρμογής του μέχρι και σήμερα, δεν μπορούμε να μην καταγράψουμε συγκεκριμένες αδυναμίες εφαρμογής του στην ελληνική πραγματικότητα :

Στις περιπτώσεις των εταιρειών όπου υπάρχει κρατική συμμετοχή, πολλές φορές η έννοια της Εταιρικής Διακυβέρνησης δεν είναι καν γνωστή (π.χ. υποβολή παραιτήσεων στον υπουργό και όχι στο Δ.Σ., ο υπουργός αντικαθιστά το “management” πριν καν συνέλθει το Δ.Σ. κ.λπ.). Υπάρχουν μάλιστα φορές όπου οι διοικήσεις των εταιρειών αισθάνονται λιγότερο υπηρέτες των μετόχων τους και περισσότερο υπάλληλοι των υπουργών που τους επέλεξαν.

Γενικότερα, στις εταιρείες του ευρύτερου δημόσιου τομέα, πολλές φορές επικρατεί σύγχυση για το αν βασικός τους σκοπός είναι: *α)* η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μετόχων, *β)* η υλοποίηση της αναπτυξιακής πολιτικής της κυβέρνησης, *γ)* η εξέλιξή τους σε δεξαμενή απορρόφησης "των δικών μας παιδιών" και "των δικών μας προμηθευτών".

2.1 Η διερεύνηση του κόστους των αστικών μεταφορών

Βασική προϋπόθεση για τον υπολογισμό των δεικτών χρηματοοικονομικού κόστους των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών είναι η εξεύρεση και οριοθέτηση των παραμέτρων - συνιστωσών που απαρτίζουν αυτό που ονομάζεται κόστος δημοσίων μεταφορών. Σύμφωνα με την U.I.T.P. (Διεθνής Ένωση Δημόσιων Μεταφορών) οι συνιστώσες αυτές παρουσιάζονται για όλα τα δημόσια διαμετακομιστικά συστήματα των αστικών μητροπόλεων ως ακολούθως :

Χρηματοοικονομικό κόστος των μεταφορών

Κόστος δημοσίων μεταφορών

- Ποσοστό των μητροπολιτικών Α.Ε.Π. που δαπανάται για τις δημόσιες μεταφορές μέσω των επενδύσεων σε πάγιες υποδομές.
- Επενδύσεις δημοσίων μεταφορών ανά κάτοικο του μητροπολιτικού κέντρου.
- Λειτουργικό κόστος δημοσίων μεταφορών ανά διανυθέν οχηματοχιλιόμετρο.
- Κόστος λειτουργίας δημοσίων μεταφορών ανά επιβάτη στο οχηματοχιλιόμετρο.
- Λειτουργικό κόστος δημοσίων μεταφορών ανά κάτοικο.
- Ποσοστό των μητροπολιτικών Α.Ε.Π. που δαπανάται για τις δημόσιες μεταφορές προς τις λειτουργικές δαπάνες.

Κόστος εφοδιασμού του συστήματος

Δείκτες έργων υποδομής των δημοσίων αστικών μεταφορών

- Συνολικό μήκος των δημοσίων δικτύων αστικής μεταφοράς ανά 1000 άτομα.
- Συνολικό διαθέσιμο μήκος γραμμών δημόσιας αστικής μεταφοράς ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής λεωφορείων ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής minibus ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής διαχωρισμένου τραμ ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής δικτύου ελαφρού σιδηροδρόμου (light rail) ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος του δικτύου του μετρό ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου ανά 1000 άτομα.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος δικτύου για τον βαρύ σιδηρόδρομο (heavy rail) ανά 1000 άτομα.
- Συνολικό μήκος διαθέσιμων γραμμών δημόσιας μεταφοράς ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής λεωφορείων ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής minibus ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος διαδρομής διαχωρισμένου τραμ ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
 - ❖ διαθέσιμο μήκος δικτύου ελαφρού σιδηροδρόμου (light rail) ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.

- ❖ διαθέσιμο μήκος του δικτύου του μετρό ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ διαθέσιμο μήκος προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ διαθέσιμο μήκος δικτύου για τον βαρύ σιδηρόδρομο (heavy rail) ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Δείκτες προμηθειών υπηρεσιών δημόσιων αστικών μεταφορών

– Συνολικός αριθμός δημόσιων οχημάτων μεταφοράς ανά εκατομμύριο ανθρώπων.

- ❖ Λεωφορεία ανά εκατομμύριο ανθρώπους.
- ❖ Μικρά λεωφορεία ανά εκατομμύριο ανθρώπους.
- ❖ μονάδες τραμ ανά εκατομμύριο ανθρώπους.
- ❖ μονάδες ελαφρού σιδηροδρόμου ανά εκατομμύριο ανθρώπους.
- ❖ μονάδες μετρό ανά εκατομμύριο ανθρώπους.
- ❖ μονάδες βαριού σιδηροδρόμου ανά εκατομμύριο ανθρώπους.

– Συνολική δημόσια υπηρεσία αστικής μεταφοράς σε οχηματοχιλιόμετρα ανά κάτοικο.

- ❖ οχηματοχιλιόμετρα λεωφορείων ανά κάτοικο.
- ❖ οχηματοχιλιόμετρα minibuses ανά κάτοικο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι του τραμ ανά κάτοικο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι μεταφοράς ελαφρού σιδηροδρόμου ανά κάτοικο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι του μετρό κατά κεφαλήν.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι μεταφοράς προαστιακού σιδηροδρόμου ανά κάτοικο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι μεταφορών βαριού σιδηροδρόμου ανά κάτοικο.

- Συνολική δημόσια υπηρεσία αστικής μεταφοράς σε οχηματοχιλιόμετρα ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.

- ❖ οχηματοχιλιόμετρα λεωφορείων ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ οχηματοχιλιόμετρα minibuses ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι του τραμ ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι ελαφρού σιδηροδρόμου ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι του μετρό ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι προαστιακού σιδηροδρόμου ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- ❖ χιλιόμετρα για κάθε βαγόνι βαριού σιδηροδρόμου ανά αστικό τετραγωνικό χιλιόμετρο.

- Συνολική προσφορά θέσεων (καθισμάτων) σε κάθε χιλιόμετρο υπηρεσίας αστικής μεταφοράς ανά κάτοικο.

- ❖ αριθμός καθισμάτων λεωφορείου για κάθε χιλιόμετρο μεταφοράς ανά κάτοικο.
- ❖ αριθμός καθισμάτων minibuses για κάθε χιλιόμετρο ανά κάτοικο.
- ❖ αριθμός καθισμάτων τραμ για κάθε χιλιόμετρο ανά κάτοικο.
- ❖ αριθμός καθισμάτων βαριού σιδηροδρόμου για κάθε χιλιόμετρο ανά κάτοικο.
- ❖ αριθμός καθισμάτων του μετρό για κάθε χιλιόμετρο κατά κεφαλήν.

- ❖ αριθμός καθισμάτων προαστιακού σιδηροδρόμου για κάθε χιλιόμετρο ανά κάτοικο.
- ❖ αριθμός καθισμάτων ελαφρού σιδηροδρόμου για κάθε χιλιόμετρο ανά κάτοικο.

Κόστος Κίνησης

Δείκτες κόστους χρήσης των δημόσιων αστικών μεταφορών

- Μέσο κόστος χρήσης ενός αστικού ταξιδιού δημόσιας μεταφοράς.
- Η τιμή των καυσίμων ανά χιλιόμετρο.
- Το κόστος χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανά χιλιόμετρο επιβάτη.

Οι ανωτέρω δείκτες κόστους εξετάζονται συγκρινόμενοι κατ' αναλογία με την παραγωγικότητα του δημόσιου συστήματος αστικών συγκοινωνιών :

- Συνολική πληρότητα των οχημάτων δημόσιας αστικής μεταφοράς.
 - ❖ πληρότητα του οχήματος λεωφορείου.
 - ❖ πληρότητα του οχήματος minibus.
 - ❖ πληρότητα για κάθε βαγόνι τραμ.
 - ❖ πληρότητα για κάθε βαγόνι ελαφρού σιδηροδρόμου.
 - ❖ πληρότητα για κάθε βαγόνι του μετρό.
 - ❖ πληρότητα για κάθε βαγόνι προαστιακού σιδηροδρόμου.
 - ❖ πληρότητα για κάθε βαγόνι βαριού σιδηροδρόμου.
- Συνολική πληρότητα των φορέων εκτέλεσης δημόσιων αστικών συγκοινωνιών.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας λεωφορείων.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας minibus.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας τραμ.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας ελαφρού σιδηροδρόμου.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας μετρό.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου.
 - ❖ πληρότητα φορέων κατοχής και λειτουργίας βαριού σιδηροδρόμου.

Στον πυρήνα δε του ανωτέρω πλέγματος δεικτών ανάλυσης της U.I.T.P για τα δημόσια συστήματα αστικών μεταφορών, ο οποίος πυρήνας δεν είναι άλλος από τη βιωσιμότητά τους, κατατάσσονται οι εφαρμοζόμενες παραλλαγές του δείκτη ανάκτησης κόστους (Fare box Ratio) :

Ανάκτηση του κόστους λειτουργίας δημόσιων αστικών μεταφορών

Συντελεστής ανάκτησης λειτουργικού κόστους

- Μέση ανάκτηση λειτουργικού κόστους δημόσιας αστικής μεταφοράς από τα έσοδα ανά επιβίβαση.
- Μέση ανάκτηση λειτουργικού κόστους δημόσιας αστικής μεταφοράς ανά επιβάτη το χιλιόμετρο.
- Μέση ανάκτηση λειτουργικού κόστους δημόσιας αστικής μεταφοράς ανά όχημα το χιλιόμετρο.

Η τιμή εισιτηρίου είναι η αμοιβή που καταβάλλει ο επιβάτης, η οποία επιτρέπει σ' αυτόν να κάνει χρήση μίας υπηρεσίας μαζικής μεταφοράς του συστήματος: σιδηρόδρομος, τραμ, μετρό, τρόλλεϋ, λεωφορεία. Η καταβαλλόμενη τιμή είναι μιά μερική κατά κανόνα συμβολή στο λειτουργικό κόστος των εμπλεκόμενων στο σύστημα εκτελεστικών φορέων αστικών μεταφορών, όπως συμβαίνει σε όλα τα δημόσια συστήματα (σε Ευρώπη, Ασία, Αμερική και Ωκεανία). Το τμήμα του λειτουργικού κόστους που καλύπτεται από τους ναύλους καλείται λόγος ή συντελεστής ανάκτησης (*farebox*). Ο λόγος ανάκτησης (*Farebox Recovery*) του λειτουργικού κόστους έχει ένα μακροπρόθεσμο στόχο. Προσεγγίζει το ποσοστό των λειτουργικών εξόδων και αυτό των μακροπρόθεσμων δαπανών, το οποίο καλύπτεται από τα έσοδα των ναύλων (*κομίστρον*) των επιβατών. Οι μακροπρόθεσμες δαπάνες περιλαμβάνουν δαπάνες που δε χρηματοδοτούνται κατά το εκάστοτε τρέχον έτος (*χρήση*), όπως είναι η απόσβεση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που χρηματοδοτούνται μέσω του προγράμματος του κεφαλαίου και οι χρεωστικοί τόκοι επί ομολόγων.

Συνακόλουθα λαμβάνονται υπ' όψη συμπληρωματικά στοιχεία που συμπληρώνουν και από ποιοτική σκοπιά τη χρηματοοικονομική έρευνα, δεδομένου ότι η ορθή χρήση και διαχείριση των μέσων μαζικής μεταφοράς δημιουργεί *ε ξ ω τ ε ρ ι κ ό τ η τ ε ς* και συμβάλλει στην κατεύθυνση της «πράσινης ανάπτυξης» της οικονομίας των αστικών κέντρων, από περιβαλλοντολογική θεώρηση, μέσα κυρίως από την ορθολογική χρήση της ενέργειας. Διακρίνονται οι ακόλουθοι παράμετροι :

Δείκτες αναφοράς κόστους εξωτερικότητων αστικών συγκοινωνιών

- Δημόσιες αστικές μεταφορές και χρήση της ενέργειας ανά κάτοικο.
- Συνολική χρήση της ενέργειας των αστικών μεταφορών ανά κάτοικο.
- Χρήση ενέργειας ανά ιδιώτη στο κάθε διανυθέν οχηματοχιλιόμετρο επιβατών.
- Χρήση ενέργειας ανά οχηματοχιλιόμετρο των δημόσιων μέσων μεταφοράς.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά λεωφορείο στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά *minibus* στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά βαγόνι του τραμ στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά ελαφρύ βαγόνι σιδηροδρομικών μεταφορών στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά βαγόνι του μετρό στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά προαστιακό σιδηροδρομικό βαγόνι στο οχηματοχιλιόμετρο.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά βαρύ βαγόνι σιδηροδρομικών μεταφορών στο οχηματοχιλιόμετρο.

- Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο καθενός επιβάτη ιδιωτικά.
- Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο δημόσιων επιβατικών μεταφορών.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο επιβάτη λεωφορείου.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο επιβάτη minibuses.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο επιβάτη τραμ.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σιδηροδρομικής μεταφοράς (ελαφριά βαγόνια) επιβατών.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο επιβάτη στο μετρό.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο προαστιακών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.
 - ❖ Χρήση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σιδηροδρομικής μεταφοράς (βαριά βαγόνια) επιβατών.
- Συνολική κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο επιβάτη.

Ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία αντλούμε και από τα απολογιστικά στοιχεία κόστους που ανακοινώνει με τη μορφή δεικτών ως ανωτέρω η Οργάνωση Δημόσιων Διαμετακομιστικών Συστημάτων των Η.Π.Α. Ακολουθώς αναφέρονται οι κυριότεροι συστατικοί παράγοντες του λειτουργικού κόστους οι οποίοι ταυτόχρονα αποτελούν και σημαντικούς παράγοντες στην ταχεία αύξηση του λειτουργικού κόστους των δημόσιων υπηρεσιών διαμετακόμισης στα μεγάλα αστικά κέντρα στις Η.Π.Α. :

1. ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Η αποζημίωση του εργατικού δυναμικού έχει αυξηθεί γρηγορότερα από το κόστος ζωής, χωρίς οποιαδήποτε αύξηση της μέσης παραγωγικότητας. Η μισθοδοσία με άλλα λόγια του εργατικού δυναμικού είναι το κύριο συστατικό του κόστους λειτουργίας της διαμετακόμισης, αντιπροσωπεύοντας το 80 τοις εκατό (80%) επί του συνόλου.

2. ΠΛΗΘΩΡΙΣΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Καταγράφηκε μία αυξητική τάση της πορείας του πληθωρισμού στην οικονομία των ΗΠΑ.

3. ΑΝΙΣΟΜΕΡΗΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Η δραστηριότητα δημόσιας διαμετακόμισης είναι συγκεντρωμένη στις μεγαλύτερες και πιο ακριβές πόλεις.

2.2 Βασικές κατευθυντήριες γραμμές του Ο.Ο.Σ.Α. για την Εταιρική Διακυβέρνηση των κρατικών επιχειρήσεων

Οι κατευθυντήριες γραμμές του Ο.Ο.Σ.Α. για την εταιρική διακυβέρνηση κρατικών επιχειρήσεων καθορίζουν και υποδεικνύουν τρόπους για την εξισορρόπηση των αντίρροπων δυνάμεων που αναπτύσσονται από την ύπαρξη καθαυτή της σχέσεως μεταξύ κράτους – ιδιοκτήτη, με ευθύνη να

εφαρμόζει ενεργά λειτουργίες που καταδεικνύουν την κυριότητά του (π.χ. *επιλογή και τον διορισμό διοικητικών και εποπτικών συμβουλίων*), ενώ την ίδια στιγμή οι ίδιες αυτές δυνάμεις αντιστέκονται σε μία εξ' ορισμού «ακατάλληλη» πολιτική παρέμβαση στη διαχείριση των επιχειρήσεων αυτών. Οι κατευθυντήριες γραμμές εξηγούν ότι στις αγορές, στο πλαίσιο των οποίων οι ιδιωτικές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται με κρατικές εταιρείες, υπάρχουν ίσες ευκαιρίες. Επίσης, ότι με τη μέθοδο με την οποία τα κράτη εφαρμόζουν τις αρμοδιότητές τους, νομοθετικές και εποπτικές, δε στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι κατευθυντήριες γραμμές υποδεικνύουν ότι το κράτος πρέπει να ασκεί τα ιδιοκτησιακά καθήκοντά του μέσω μίας κεντρικής μονάδας ιδιοκτησίας η οποία πρέπει να λειτουργεί ανεξάρτητα και όχι σύμφωνα με όσα δημοσίως αποκαλύπτονται και κοινοποιούνται για την πολιτική κυριότητα. Ένα σημαντικό στοιχείο είναι ένας αυστηρός διαχωρισμός της ιδιοκτησίας και της νομοθετικής λειτουργίας του κράτους. Με τον τρόπο αυτό η κρατική ιδιοκτησία ασκείται με επαγγελματικό και υπεύθυνο τρόπο και το κράτος κατέχει ένα θετικό ρόλο στη βελτίωση της εταιρικής διακυβέρνησης σε όλους τους τομείς της οικονομίας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές επίσης προτείνουν τη χάραξη πολιτικής όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς του συστήματος διεύθυνσης κάθε κρατικής επιχειρησιακής μονάδας, η οποία πολιτική θα πρέπει να γνωστοποιείται στο κοινό, μέσω της υποχρέωσης οι δημόσιες επιχειρήσεις να συντάσσουν ετήσιες εκθέσεις για την εφαρμογή της πολιτικής, καθώς και συγκεντρωτικές καταστάσεις σχετικά με τις επιδόσεις της εφαρμοζόμενης πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστεί η μέγιστη διαφάνεια στην εταιρική διακυβέρνηση των κρατικών επιχειρήσεων. Ένα σημαντικό στοιχείο της χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης, όπως τονίζεται στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών, είναι η υπεύθυνη συμπεριφορά των φορέων διαχείρισης των κρατικών επιχειρήσεων και των εποπτικών οργάνων. Το ίδιο ισχύει και για τη σχέση μεταξύ του κράτους ως μετόχου και αυτών των οργάνων.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Λογιστών (IFAC) –επιτροπή υποθέσεων του Δημόσιου Τομέα- έχει εκπονήσει και δημοσίευσε στη Νέα Υόρκη τον Αύγουστο του έτους 2001, μία εμπεριστατωμένη και σε βάθος έρευνα / μελέτη, στην κατεύθυνση της βελτίωσης της διακυβέρνησης από επιχειρήσεις του δημόσιου τομέα με τίτλο : *«Εταιρική Διακυβέρνηση στο Δημόσιο Τομέα : Ένα διοικητικό συμβούλιο με προοπτικές»*. Η μελέτη, η οποία θα διέπει τους δημόσιους οργανισμούς και επιχειρήσεις δημόσιου συμφέροντος, παρέχει μία επισκόπηση των ρυθμίσεων της λογοδοσίας στο δημόσιο τομέα, συζητά διάφορες πτυχές της εταιρικής διακυβέρνησης και περιλαμβάνει έναν κατάλογο ελέγχου εταιρικής διακυβέρνησης. Παρέχει δε, ένα ολοκληρωμένο διεθνές σημείο αναφοράς του δημόσιου τομέα της εταιρικής διακυβέρνησης από το έτος της δημοσίευσής της μέχρι και σήμερα.

Η διακυβέρνηση ασχολείται με τις δομές και τις διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων, τη λογοδοσία, τον έλεγχο και τη συμπεριφορά στην κορυφή της διοικητικής ιεραρχίας και οργάνωσης των επιχειρήσεων. Για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, ο όρος «εταιρική» για την εταιρική διακυβέρνηση, έχει ευρεία εφαρμογή σε όλες τις οικονομικές οντότητες του δημόσιου τομέα.

«Τα νομικά πρόσωπα του δημόσιου τομέα δε λειτουργούν σε ένα κοινό νομοθετικό πλαίσιο ή στην κατεύθυνση να έχουν ένα πρότυπο οργάνωσης, σχήμα ή μέγεθος. Λόγω της ποικιλίας του δημόσιου

τομέα και τα διάφορα μοντέλα διακυβέρνησης που ισχύουν σε διάφορες χώρες, δεν κατέστη δυνατή η ανάπτυξη ενός πλαισίου και ενός συνόλου συστάσεων της εταιρικής διακυβέρνησης που θα εφαρμόζεται σε όλες τις οντότητες του δημόσιου τομέα», τονίζει ο Ian Mackintosh, Πρόεδρος της Επιτροπής Δημόσιου Τομέα της IFAC. «Συνεπώς, η μελέτη έχει ως στόχο να παρέχει καθοδήγηση με τον καθορισμό κοινών αρχών και συστάσεις σχετικά με τη διακυβέρνηση των φορέων του δημόσιου τομέα».

Για το σκοπό αυτό, η μελέτη επικεντρώθηκε σε τρεις θεμελιώδεις αρχές της εταιρικής διακυβέρνησης (τη διαφάνεια, την ακεραιότητα και την υπευθυνότητα) οι οποίες παρατίθενται σε ένα έγγραφο, γνωστό και ως έκθεση Cadbury, η οποία συντάχθηκε το 1992 στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η έκθεση αυτή επικεντρώθηκε στις δημοσιονομικές πτυχές της εταιρικής διακυβέρνησης. Τα συμπεράσματά της αναφορικά με το πλαίσιο του δημόσιου τομέα της εταιρικής διακυβέρνησης, συμπλήρωσαν οι εργασίες της Επιτροπής Προτύπων του δημόσιου βίου (γνωστή και ως «επιτροπή Nolan») με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο, κατά το έτος 1994, η οποία προσδιόρισε τις βασικές προσωπικές ικανότητες που απαιτούνται να συγκεντρώνουν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου καθώς και τα ανώτερα διοικητικά στελέχη των φορέων του δημόσιου τομέα.

«Οι αρχές αυτές κρίνονται άμεσα εφαρμόσιμες για όλους τους φορείς, οργανισμούς και επιχειρήσεις του δημόσιου τομέα. Η εφαρμογή τους δε στην καθημερινή πρακτική θα κινείται σε ανάλογη ένταση με την εφαρμογή των αρχών αυτών στον ιδιωτικό τομέα», αναφέρεται στη μελέτη. Περαιτέρω, θα εφαρμόζονται εξίσου σε όλους ανεξαιρέτως τους φορείς του δημόσιου τομέα, ανεξαρτήτως του αν το σώμα που τους διοικεί εκλέγεται ή διορίζεται.

Μέσα στα πλαίσια όλων αυτών των ενεργειών αναφορικά με την οριοθέτηση των πλαισίων της ορθής εφαρμογής και λειτουργίας των αρχών της εταιρικής διακυβέρνησης στις κρατικές - δημόσιες εταιρείες, δε θα πρέπει να διαφύγουν της αναλύσεώς μας και προσπάθειες οι οποίες αναπτύχθηκαν μέσα στο πλαίσιο του ερευνητικού πεδίου αξιολογών πανεπιστημιακών ιδρυμάτων ανά την υφήλιο. Αναφέρουμε συνοπτικά τα συμπεράσματα της ερευνητικής προσπάθειας της ομάδας υπό την επίβλεψη του καθηγητή **David Fourier** της Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Διαχείρισης του Πανεπιστημίου της Πρετόρια στη Νότιο Αφρική. Η προσπάθεια αυτή αναπτύχθηκε στα πλαίσια της έρευνας υπό τον τίτλο **«Συμβολή της εταιρικής διακυβέρνησης στην εξασφάλιση υγιών δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών και δημοσιονομικής διαχείρησής τους»**.

Συνοπτικά η προσπάθεια αυτή αναπτύσσεται συνοπτικά ως κάτωθι :

Η εταιρική διακυβέρνηση είναι ο διεθνής όρος που συνδέεται με την τάση προς μεγαλύτερη εταιρική ευθύνη και τη διεξαγωγή των εργασιών εντός αποδεκτών ηθικών προτύπων. Η διαφάνεια, η λογοδοσία και η αμεσότητα της πληροφόρησης και γνωστοποίησης των πληροφοριών, τόσο επιχειρησιακά όσο και οικονομικά, είναι διεθνώς αποδεκτές και ζωτικής σημασίας για την πρακτική της χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης.

Το αντικείμενο της χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης επιτυγχάνεται όταν οι δημόσιοι οργανισμοί αποδεικνύουν την υπευθυνότητά τους, το δημόσιο κοινωφελή χαρακτήρα τους και την επιχειρηματική

συμπεριφορά τους εντός αποδεκτών ηθικών προτύπων. Η επίδειξη αυτή θα λάβει τη μορφή αποτελεσματικής χρηματοοικονομικής πληροφόρησης, τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά, καθώς και την ανεπιφύλακτη ενθάρρυνση του δημόσιου διαλόγου όσον αφορά αυτές τις οικονομικές εκθέσεις. Αποτελεσματική εταιρική διακυβέρνηση στο δημόσιο τομέα σημαίνει πρωτίστως (*εστίαση της έρευνας στο υπαλληλικό δυναμικό*) ότι οι δημόσιοι υπάλληλοι πρέπει να επιδείξουν συμμόρφωση με τα ακόλουθα έξι χαρακτηριστικά:

- Οι δημόσιες επιχειρήσεις στελεχώνονται από εργαζομένους οι οποίοι με τις γνώσεις και την ικανότητά τους προτάσσουν μέσα στο εργασιακό περιβάλλον όρους δέσμευσης ότι θα εκπληρώσουν τις ευθύνες και υποχρεώσεις τους.
- Κατανοούν το σκοπό της εργασίας τους και ποιών τα συμφέροντα εκπροσωπούν.
- Καταλαβαίνουν τους στόχους και τις στρατηγικές της υπηρεσίας τους.
- Καταλαβαίνουν τι αποτελεί εύλογη πληροφορία για χρηστή διακυβέρνηση και να κάνουν τα πάντα για να την αποκτήσει το «ευρύ κοινό».
- Μετά από κατάλληλη ενημέρωση, να είναι διατεθειμένοι να εξασφαλίσουν ότι οι κοινωνικοί στόχοι της υπηρεσίας προς το κοινωνικό σύνολο μέσα από την αгаστή συνεργασία με τους λοιπούς φορείς της εταιρικής διακυβέρνησης είναι τμήμα μίας συνολικής προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας και ότι οι λειτουργικές επιδόσεις αυτής της προσφοράς δε θα είναι ποτέ λιγότερο από ικανοποιητικές.
- Πληρούν τις υποχρεώσεις λογοδοσίας τους, σε εκείνους των οποίων τα συμφέροντα εκπροσωπούν, μέσω της τακτικής και επαρκούς ενημέρωσης σχετικά με τις δραστηριότητες και την αποτελεσματικότητα του τμήματος στο οποίο εργάζονται.

Η απουσία του μέτρου κέρδους στο δημόσιο τομέα καθιστά την ανάλυση και την αξιολόγηση των επιδόσεων της προσφοράς, καθώς και της διαχείρισής της, πιο δύσκολη από την αντίστοιχη για τον ιδιωτικό τομέα, που κύρια κατεύθυνση διαθέτει τον «προς τα κέρδη προσανατολισμό των επιχειρήσεων».

Στο δημόσιο τομέα οι ακόλουθες αρχές χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των επιδόσεων:

- Η **οικονομικότητα** πρέπει να μετράται από τη σχέση μεταξύ της ποσότητας και της ποιότητας των πόρων εισροών και του κόστους που επιβαρύνει αυτές τις εισροές.
- Η **αποτελεσματικότητα** πρέπει να μετράται από τη σχέση μεταξύ των πόρων εισόδου και εξόδου (*εισροής - εκροής*).
- Η **αποτελεσματικότητα** πρέπει να μετράται από την έκταση που επιτυγχάνουν οι εκροές όσον αφορά την επιτυχία ενός συνόλου επιθυμητών επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων.
- Η **καταλληλότητα** πρέπει να μετράται από την έκταση που λαμβάνουν τα αποτελέσματα του προγράμματος το οποίο αποτελεί προτεραιότητα της κυβέρνησης, μέσα από τις ενέργειες των διευθύνσεων που διοικούν τις κρατικές επιχειρήσεις και οργανισμούς, σε σχέση πρωτίστως με τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας.

Ολοκληρώνοντας, αναφέρουμε μέσα από τη μελέτη των **Reuel J. Khoza** και **Mohamed Adam** με τίτλο «**Η Δύναμη της διακυβέρνησης**» (2005), τις σημαντικότερες παραμέτρους αναφορικά με την εφαρμογή των δράσεων όπως τέθηκαν και έγιναν αποδεκτές και από την IFAC, προκειμένου για την επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων των αρχών της εταιρικής διακυβέρνησης στις δημόσιες εταιρείες και οργανισμούς :

Οι κρατικές επιχειρήσεις, κρατικές υπηρεσίες, και τα θεσμικά όργανά τους έχουν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν στην οικονομία και την αναπτυξιακή πορεία των κοινωνιών. Θα πρέπει συνεπώς η λειτουργία τους να είναι αποτελεσματική και με καλή διαχείριση, σύμφωνα με τις πρακτικές διακυβέρνησης που είναι πάνω από οποιονδήποτε πολιτικό ή κομματικό εναγκαλισμό. Μερικές από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις αυτές από τη σκοπιά της διακυβέρνησης είναι:

- **Σαφήνεια Ρόλου:** Ποιός είναι ο ρόλος του διοικητικού συμβουλίου της κρατικής επιχείρησης απέναντι στον αρμόδιο υπουργό; Είναι το διοικητικό συμβούλιο στο επίκεντρο του ελέγχου των στρατηγικών αποφάσεων, ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις για την οικονομική πολιτική και τις εθνικές επιταγές; Πώς η κυβέρνηση διαδραματίζει τον ρόλο της ως μετόχου, ενώ παράλληλα επιτρέπει στο διοικητικό συμβούλιο να «τρέχει» την επιχείρηση αποτελεσματικά; Και τι γίνεται με τον ρόλο της κυβέρνησης ως «χαράζουσα πολιτική» και τις επιλογές της στο ευρύτερο νομοθετικό περιβάλλον, στο οποίο λαμβάνονται σημαντικές αποφάσεις που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία των κρατικών επιχειρήσεων;
- **Ηγεσία:** Υπάρχει (ή είναι επιθυμητό) ένα ιδιαίτερο είδος της ηγεσίας που απαιτείται για την αποτελεσματική εκπλήρωση της αποστολής και των στόχων λειτουργίας μιας κρατικής επιχείρησης;
- **Η ανεξαρτησία του διοικητικού συμβουλίου:** Πώς μπορεί αυτό να επιτευχθεί σε ένα πλαίσιο στο οποίο ο αρμόδιος υπουργός κάνει τους διορισμούς στο διοικητικό συμβούλιο της κρατικής επιχείρησης; Συνάδει η συμφωνία της ύπαρξης μίας πολιτικά αδέσμευτης διοικητικής ηγεσίας του δημόσιου οργανισμού (δημόσιας εταιρείας) με την άσκηση αθέμιτων πολιτικών πιέσεων;
- **Καθορισμός στόχων απόδοσης:** Πώς το διοικητικό συμβούλιο μίας κρατικής επιχείρησης μπορεί να επιδιώξει την εφαρμογή της «χρυσής τομής», να επιτευχθεί δηλαδή μία καλή οικονομική απόδοση, ενώ ταυτόχρονα θα υλοποιεί το χαρακτήρα της κοινής ωφέλειας παρέχοντας και συμβάλλοντας στις εθνικές προτεραιότητες, όπως είναι η πρόσβαση των κοινοτήτων στην ηλεκτρική ενέργεια, στο νερό ή στις αστικές συγκοινωνίες;
- **Καθήκοντα των διευθυντών:** Τίνος συμφέροντα προστατεύουν οι διευθυντές των κρατικών επιχειρήσεων; Υπηρετούν τις επιταγές της εκάστοτε κυβέρνησης, των πολιτευτών στις εκλογικές περιφέρειες ή την ίδια την επιχείρηση; Μπορεί ένας κοινός τόπος για δράσεις από

όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως τα μέλη της κοινότητας, το εργατικό κίνημα και οι πελάτες, να επηρεάσει την κατεύθυνση μίας κρατικής επιχείρησης χωρίς την αποδυνάμωση της λογοδοσίας του διοικητικού συμβουλίου, κατά τρόπο ώστε αυτό να ενεργεί προς το καλύτερο συμφέρον της επιχείρησης;

- **Διαφάνεια:** Υπάρχει υποχρέωση για τις κρατικές επιχειρήσεις να είναι περισσότερο διαφανείς από ότι οι άλλες εταιρείες. Πως μπορεί να συμβιβαστεί η ανάγκη για δημόσια λογοδοσία και διαφάνεια με την επιτακτική ανάγκη για το εμπορικό απόρρητο;
- **Δημόσιες συμβάσεις:** Ποιά είναι τα βασικά στοιχεία της διαδικασίας σύναψης συμβάσεων έτσι ώστε να καθίσταται αποτελεσματική και να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος της διαφθοράς;

Τα θέματα αυτά βρίσκονται στο επίκεντρο της βελτίωσης της διακυβέρνησης στις κρατικές επιχειρήσεις και ουσιαστικά επηρεάζουν σε μέγιστο βαθμό τη χρηματοοικονομική απόδοση και την κοινωνική αποστολή τους.

ΜΕΡΟΣ 2ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

3.1 Αριθμοδείκτες που θα χρησιμοποιηθούν

Για την ανάλυση των εκφάνσεων του ελέγχου του κόστους λειτουργίας στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και σύμφωνα με τα στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων του εξεταζόμενου Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, προτάσσεται η χρήση των παρακάτω δεικτών :

3.1.1 Αριθμοδείκτες Δαπανών Λειτουργίας

Οι αριθμοδείκτες δαπανών λειτουργίας, ως τύπος αποτύπωσης και μέτρησης ενός πεδίου της οικονομικής διαρθρώσεως ή διαρθρωτικής ισορροπίας (*Stability ratios*) μίας εκμετάλλευσης, παρέχουν ένδειξη της πολιτικής που ακολουθεί η Διοίκηση μίας επιχειρήσεως έναντι των διαφόρων δαπανών λειτουργίας της και της αποτελεσματικότητας έναντι των επί μέρους δαπανών. Μία ανοδική πορεία των λειτουργικών δαπανών πρέπει να διερευνηθεί μήπως δεν καταβάλλονται προσπάθειες συμπίεσεως αυτών ή αυξάνονται δυσανάλογα των πωλήσεων ή των άλλων μεγεθών της επιχειρήσεως. Οι αριθμοδείκτες αυτοί δηλαδή, παρουσιάζουν τη συμμετοχή καθενός είδους δαπανών στον κύκλο εργασιών ή συνολικών εξόδων. Μία συνοπτική παρουσίαση της ομάδας αυτής των δεικτών έχει ως ακολούθως :

- Αριθμοδείκτης Λειτουργικών Εξόδων = $\text{Κόστος Πωληθ.} + \text{Λειτουργικά Έξοδα} / \text{Καθαρές Πωλήσεις}$.
Όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο αριθμοδείκτης, τόσο μικρότερη είναι η αποδοτικότητα της επιχείρησης.
- Ο Αριθμοδείκτης Λειτουργικών Εξόδων αναλύεται σε δύο επιμέρους δείκτες για τον αντικειμενικότερο σχηματισμό ορθών αποτελεσμάτων :
 - ❖ Κόστος Πωληθέντων / Καθαρές Πωλήσεις
 - ❖ Λειτουργικά Έξοδα / Καθαρές Πωλήσεις
- Ο επιμέρους αριθμοδείκτης : $\text{Λειτουργικά Έξοδα} / \text{Καθαρές Πωλήσεις}$ με τη σειρά του αναλύεται στους παρακάτω αριθμοδείκτες των κατά τμήμα εξόδων:
 - ❖ Έξοδα Διοίκησης / Λειτουργικά Έξοδα
 - ❖ Έξοδα Διάθεσης / Λειτουργικά Έξοδα
 - ❖ Χρεωστικοί Τόκοι / Λειτουργικά Έξοδα
- Τέλος, εξετάζουμε και τον Αριθμοδείκτη Αμοιβών προς Αριθμό Απασχολούμενων:
 - ❖ Σύνολο Αποδοχών / Αριθμό απασχολούμενων

3.1.2 Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α. (Fare box)

Προκειμένου για τα συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών σε όλο τον κόσμο, έτσι και για το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Σ.Α.Σ.Α), βαρύνουσα σημασία αποδίδεται στη διακρίβωση του **λόγου ανάκτησης κόστους** (που ονομάζεται επίσης **συντελεστής ανάκτησης ναύλου**). Ο λόγος αυτός αποτελεί στην πραγματικότητα μία αναλογία η οποία αποτυπώνεται ως κλάσμα του ποσού των εσόδων που δημιουργούνται μέσω των ναύλων από τους πελάτες - επιβάτες των μέσων μαζικής μεταφοράς και του κόστους των δαπανών λειτουργίας του συνόλου του συστήματος. Τα περισσότερα συστήματα παγκοσμίως δεν είναι αυτοδύναμα και καταβάλλεται προσπάθεια για την εισροή πόρων (έσοδα) από τη διαφήμιση, καθίσταται όμως επιτακτική θα λέγαμε και η απαίτηση για τη χορήγηση κυβερνητικών επιδοτήσεων για την κάλυψη του κόστους.

Σε καμία από τις ευρωπαϊκές αστικές συγκοινωνίες τα έσοδα από το κόμιστρο δεν καλύπτουν τα έξοδα λειτουργίας. Το υπόλοιπο, που στην Ελλάδα ονομάζεται έλλειμμα και ετυμολογικά τουλάχιστον παραπέμπει σε συνειρμό κακοδιαχείρισης, καλύπτεται από το Δημόσιο, δεδομένου ότι η συγκοινωνία θεωρείται «κοινωνικό αγαθό». Για την απόδοση του μεγέθους αυτού χρησιμοποιείται ο όρος - δείκτης «**συντελεστής ανάκτησης λειτουργικού κόστους**», ο οποίος αποδίδει το ποσοστό (%) συμβολής του κομίστρου στα λειτουργικά έξοδα της συγκοινωνίας. Προκειμένου για τα δημόσια συστήματα αστικών συγκοινωνιών στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις, ο δείκτης αυτός κυμαίνεται μεταξύ 30% - 65%.

4.2 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ**4.2.1 Γενικές πληροφορίες**

Ο "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ – Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε." (νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου) ιδρύθηκε την 22^α Δεκεμβρίου του 1993 (με το Νόμο 2175/1993) ως καθολικός διάδοχος της εταιρείας "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ" - Ο.Α.Σ. η οποία με τη σειρά της ιδρύθηκε την 1^η Ιουνίου του 1977 (με το Νόμο 588/1977) κληρονομώντας τα περιουσιακά στοιχεία του Ν.Π.Δ.Δ. Ο.Ε.Α.Σ. του οποίου το έργο ανέλαβε σε μεγάλο βαθμό να συνεχίσει.

Βασικός σκοπός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. είναι ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (επίγειων και υπόγειων) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και Περιχώρων. Μέχρι και σήμερα είναι η μόνη εταιρεία στην παραπάνω περιοχή με το συγκεκριμένο αντικείμενο. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στην Αθήνα, επί της οδού Μετσόβου, αριθμ. 15, - Τ.Κ. 106 82.

Ο Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., ανέλαβε και σε μεγάλο ποσοστό κατάφερε να εκσυγχρονίσει το δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας, τις χρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις, τον απαιτούμενο εξοπλισμό λειτουργίας και υποστήριξης του συγκοινωνιακού έργου και εξυπηρέτησης των επιβατών καθώς και το τροχαίο υλικό.

Στο πλαίσιο της ευρύτερης οργανωτικής αναδιοργάνωσης του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Πρωτεύουσας εντάσσεται η μετατροπή του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. σε μητροπολιτικό φορέα των αστικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας ενώ οι θυγατρικές εταιρείες του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. (Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. – Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. – Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.) και οι λοιπές εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου οι οποίες υπάγονται στον έλεγχο και εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. [Α.ΜΕ.Λ. Α.Ε. – ΤΡΑΜ Α.Ε. – ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ)], έχουν ήδη αναλάβει την υλοποίηση σημαντικών δραστηριοτήτων, όπως η επέκταση του δικτύου ΜΕΤΡΟ, η πραγματοποίηση της αναδιάρθρωσης των συγκοινωνιακών γραμμών με βάση τα αποτελέσματα των εκπονούμενων από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. μελετών προέλευσης-προορισμού, η εφαρμογή δικτύου τηλεματικής και η εγκατάσταση ενός ολοκληρωμένου συστήματος συλλογής κομίστρου.

4.2.2 Εταιρείες του ομίλου Ο.Α.Σ.Α.**Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.**

Ιδρύθηκε το 1994 ως θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α., η οποία ανέλαβε τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή αρμοδιότητάς του Ο.Α.Σ.Α. (Νόμος 2175/1993).

Αποτελεί Δημόσια Επιχείρηση που λειτουργεί χάριν του Δημοσίου Συμφέροντος κατά τους κανόνες της Ιδιωτικής Οικονομίας υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρείας.

Το καταστατικό της τροποποιήθηκε πρώτη φορά το 1996 για να προσαρμοστεί στις διατάξεις του νόμου 2414 και δεύτερη φορά το 2005 για να προσαρμοστεί στις διατάξεις του νόμου 3429.

Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.

Οι Η.Σ.Α.Π. ανέλαβαν την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της πρωτεύουσας που μέχρι την 31-12-1975 εκτελούσαν οι Ε.Η.Σ. (Γραμμή Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Πειραιά-Κηφισιάς) και τα πράσινα λεωφορεία (Νόμος 352/1976). Αποτελούν Δημόσια Επιχείρηση που λειτουργεί χάριν του Δημοσίου Συμφέροντος κατά τους κανόνες της Ιδιωτικής Οικονομίας. Είναι θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α. από τον οποίο και ελέγχεται μέχρι και σήμερα.

Το καταστατικό της εταιρείας Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. τροποποιήθηκε το 1998 και το 2005 προκειμένου να προσαρμοστεί στις διατάξεις των νόμων 2669/1998 και 3429/2005.

Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε.

Τα Η.Λ.Π.Α.Π. ιδρύθηκαν το 1970 με βασικό σκοπό την παροχή συγκοινωνιακής υπηρεσίας με ηλεκτροκίνητα μετά κεραίας λεωφορείων. Αποτελούν Δημόσια Επιχείρηση και λειτουργούν χάριν του Δημοσίου Συμφέροντος σύμφωνα με τους κανόνες της Ιδιωτικής Οικονομίας υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Είναι θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α. από τον οποίο και ελέγχεται μέχρι και σήμερα.

Το καταστατικό της εταιρείας Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. τροποποιήθηκε δύο φορές, το 1996 και το 2005 προκειμένου να προσαρμοστεί στις διατάξεις των νόμων 2414/1996 και 3429/2005.

4.2.3 Άλλες εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου

Α.ΜΕ.Λ. Α.Ε.

Η Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας (Α.ΜΕ.Λ.) Α.Ε. που ιδρύθηκε το Μάρτιο του 2001, είναι θυγατρική εταιρεία της Αττικό Μετρό Α.Ε. και έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των γραμμών 2 και 3 του Μετρό. Ο Ο.Α.Σ.Α. σύμφωνα με το Νόμο 2669/1998 συμβάλλεται με την Α.ΜΕ.Λ. Α.Ε. για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

TRAM Α.Ε.

Η TRAM Α.Ε. ιδρύθηκε με βάση το Νόμο 2867 / 19-12-2000, ο οποίος αναφέρει ότι «η μελέτη, επίβλεψη, κατασκευή, δημοπράτηση, προμήθεια, οργάνωση, διαχείριση και εκμετάλλευση δικτύου

αστικών τροχιοδρόμων – τραμ ανατίθεται σε θυγατρική εταιρεία που θα συσταθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ». Η εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.)

Η ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. ιδρύθηκε από τον ΟΣΕ με βάση το Νόμο 2366/1995 ως θυγατρική του εταιρεία. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ο ΟΣΕ. Το 2007 με διοικητική απόφαση της Νομαρχίας Αθηνών, η εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. απορροφήθηκε από την εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς στο προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Αττικής και των όμορων νομών δυνάμει σύμβασης που έχει υπογράψει με τον ΟΣΕ.

4.2.4 Αντικείμενο εργασιών ομίλου Ο.Α.Σ.Α.

Ο Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. μέχρι και την 31/12/2009 είχε, όπως προαναφέρθηκε ως αντικείμενο εργασιών το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την οργάνωση, το συντονισμό, τον έλεγχο και την παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (*επίγειων και υπόγειων*) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και Περιχώρων.

Στις αναλυτικές αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., όπως αυτές καθορίζονται από το Νόμο 2669/1998, περιλαμβάνονται:

- α.** Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (*επίγεια και υπόγεια*) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.
- β.** Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις εταιρείες παροχής του έργου αυτού που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.
- γ.** Η εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών.
- δ.** Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν στη διεξαγωγή των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.
- ε.** Η ευθύνη εγκατάστασης ή η έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης των στεγάστρων των στάσεων, που κατασκευάζονται από άλλους φορείς ή οργανισμούς, κατόπιν έγκρισης του Ο.Α.Σ.Α. Σε περίπτωση κατασκευής εγκαταστάσεων από τρίτους, θα εξασφαλίζεται και θα διατίθεται δωρεάν στον Ο.Α.Σ.Α. ικανή επιφάνεια για την ανάρτηση, με ευθύνη του Ο.Α.Σ.Α., έντυπου ή ηλεκτρονικού πληροφοριακού υλικού.
- στ.** Η κατάρτιση των προγραμμάτων δρομολόγησης όλων των συγκοινωνιακών μέσων, σύμφωνα με τους πίνακες δρομολογίων.
- ζ.** Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των αστικών συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.
- η.** Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των αστικών συγκοινωνιών έναντι των λοιπών οχημάτων, η

εισήγησή τους προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος προωθεί την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 52 του Νόμου 2094/1992 (Φ.Ε.Κ. 182 Α').

θ. Η εκπόνηση και εφαρμογή, στο οδικό δίκτυο από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάνσεων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάτων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάνσεων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, μετά από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

ι. Η απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων για την επίτευξη των σκοπών του Ο.Α.Σ.Α. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του Ο.Α.Σ.Α. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων του νομοθετικού διατάγματος 797/1971 (Φ.Ε.Κ. Ι Α').

ια. Η παροχή υπηρεσιών συμβούλου με αμοιβή σε τρίτους, εντός και εκτός Ελλάδας, για θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Οργανισμού.

ιβ. Η συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των χρήσεων γης, λόγω της άμεσης ή έμμεσης επίδρασης αυτών στην ανάπτυξη και παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, καθώς και η συνεργασία με την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

ιγ. Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους.

ιδ. Η κατάρτιση Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και του Επιχειρησιακού Σχεδίου του καθώς επίσης και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Φ.Σ.Ε.

ιε. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών, σε συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

ιστ. Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, σχετικά με την εκτέλεση του ανατιθέμενου σε αυτές έργου.

ιζ. Η εγκατάσταση και λειτουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας για τη γενική εποπτεία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

ιη. Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και ο έλεγχος του κομίστρου, καθώς

επίσης και η πληρωμή των Ε.Φ.Σ.Ε., με βάση το κόστος λειτουργίας τους, το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και ποιοτικούς δείκτες.

ιθ. Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαλειτουργικότητα των διαφορετικών συγκοινωνιακών μέσων.

κ. Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των πάσης φύσεως περιουσιακών στοιχείων του.

κα. Η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (*πρώην Δημοσίας Τάξεως*), για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

κβ. Μετά από έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων :

αα. Ιδρύει ανώνυμες εταιρείες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες του ιδίου και των Ε.Φ.Σ.Ε. υπηρεσιών.

ββ. Αναλαμβάνει ο ίδιος την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων Ε.Φ.Σ.Ε. ή να συγχωνεύει αυτούς.

γγ. Συμβάλλεται με την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση ή νομικά πρόσωπα αυτών με σκοπό την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

Αντίστοιχα στις αρμοδιότητες των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον Ο.Α.Σ.Α.

β. Η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον Ο.Α.Σ.Α.

γ. Η μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και η υποβολή προτάσεων προς τον Ο.Α.Σ.Α. για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής.

δ. Η προμήθεια, συντήρηση, επισκευή και χρησιμοποίηση του απαιτούμενου τροχαίου και λοιπού υλικού.

ε. Η μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

στ. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

ζ. Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

4.2.5 Σημερινή Κατάσταση

Τον Δεκέμβριο του 2004 ψηφίστηκε ο Νόμος 3297 που ορίζει ότι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς διενεργείται από τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π.) και τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου [Α.Μ.Ε.Λ., ΤΡΑΜ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ –(ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ)] οι οποίες σύμφωνα με τις διατάξεις του προαναφερόμενου

Νόμου 3297/2004 έχουν υπαχθεί στην οικονομική και συντονιστική εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α. Με την τελευταία αυτή τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας δημιουργούνται ουσιαστικά οι προϋποθέσεις για τη συγκρότηση και λειτουργία ενός Ενιαίου Φορέα των συγκοινωνιακών φορέων στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας. Όλες οι εταιρείες είναι Δημόσιες Επιχειρήσεις που λειτουργούν χάριν του Δημοσίου Συμφέροντος, σύμφωνα με τους κανόνες της Ιδιωτικής Οικονομίας υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Επιχειρησιακά συνεπώς οι Εκτελεστικοί Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου συντονίζονται και ελέγχονται από τον Ο.Α.Σ.Α., αποτελούν Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου που υπηρετούν σκοπούς Κοινής Ωφελείας και λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας.

Το 2005 τροποποιείται το καταστατικό του Ο.Α.Σ.Α. προκειμένου να προσαρμοστεί στις διατάξεις του νόμου 3429/2005 ο οποίος αναφέρεται σε θέματα οργάνωσης, λειτουργίας, διοίκησης και εποπτείας των δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών.

Οι μετοχές του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ανήκουν εξ' ολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο εκπροσωπείται από τους Υπουργούς (α) Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, (β) Οικονομικών, και (γ) Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4.3 Παρουσίαση αριθμοδεικτών δαπανών λειτουργίας και σχολιασμός τους

4.3.1 Γενικά

Οι αριθμοδείκτες δαπανών λειτουργίας παρέχουν ένδειξη της πολιτικής που ακολουθεί η διοίκηση μίας επιχειρήσεως έναντι των διαφόρων δαπανών λειτουργίας της και της αποτελεσματικότητας έναντι των επί μέρους δαπανών. Οι αριθμοδείκτες αυτοί δείχνουν τη συμμετοχή καθενός είδους δαπανών στον κύκλο εργασιών ή στο σύνολο των εξόδων. Μία ανοδική πορεία των λειτουργικών δαπανών πρέπει να διερευνηθεί μήπως δεν καταβάλλονται προσπάθειες συμπίεσως αυτών ή αυξάνονται δυσανάλογα των πωλήσεων ή των άλλων μεγεθών των επιχειρήσεως.

4.3.2 Αριθμοδείκτης λειτουργικών εξόδων

Ο αριθμοδείκτης λειτουργικών εξόδων εκφράζει το ποσοστό των καθαρών πωλήσεων, που απορροφάται από τα λειτουργικά έξοδα και το κόστος των πωληθέντων. Ο αριθμοδείκτης αυτός βρίσκεται, αν διαιρέσουμε το σύνολο των λειτουργικών εξόδων (διοικήσεως, διαθέσεως και γενικών εξόδων) και του κόστους των πωληθέντων με τις καθарές πωλήσεις, ήτοι :

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ (OPERATING RATIO)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	314,51%	355,21%	386,13%	381,38%

Τα αποτελέσματα του δείκτη κατά τη συγκεκριμένη περίοδο ετών καταδεικνύουν ότι το σύνολο των καθαρών πωλήσεων απορροφάται από τα λειτουργικά έξοδα και συντριπτικά από το κόστος των πωληθέντων. Το ύψος αυτών δε, υπερκαλύπτει τις πωλήσεις κατά ποσοστό τριπλάσιο (2006) έως και σχεδόν τετραπλάσιο (2009), γεγονός που μαρτυρά την ύπαρξη υψηλότερων ζημιολόγων αποτελεσμάτων εκμεταλλεύσεως. Η τάση του δείκτη κατά τη συγκεκριμένη περίοδο είναι σταθερά ανοδική. Όμως, όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο αριθμοδείκτης, τόσο μικρότερη εικάζουμε ότι είναι η αποδοτικότητα της επιχειρήσεως, διότι το ποσοστό των λειτουργικών κερδών που παραμένει σε αυτή βρίσκεται σε τέτοιο επίπεδο, που ίσως να μην επαρκεί για την εξυπηρέτηση των χρηματοοικονομικών και των άλλων εξόδων της επιχειρήσεως.

Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι, αν και ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ένας σημαντικός δείκτης μετρήσεως της αποτελεσματικότητας μίας επιχειρήσεως, η χρήση του θα πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή, διότι στον υπολογισμό του συμμετέχουν διάφοροι παράγοντες εξωτερικοί, που δεν υπόκεινται στον έλεγχο της οικονομικής μονάδας και έχουν να κάνουν πρωτίστως με την τιμολογιακή πολιτική του κομίστρου, η οποία αντανακλά στον κύκλο εργασιών και κατευθύνεται από την κεντρική κυβέρνηση. Συνεπώς, ο αριθμοδείκτης αυτός, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν κριτήριο αλλά σαν βασική ένδειξη της οικονομικής καταστάσεως της επιχειρήσεως.

4.3.3 Αριθμοδείκτης λειτουργικών εξόδων προς πωλήσεις

Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται αν διαιρέσουμε τα λειτουργικά έξοδα της επιχειρήσεως με τις καθαρές πωλήσεις της χρήσεως και εκφράζει τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στα δύο αυτά στοιχεία:

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ (OPERATING EXPENSES TO NET SALES RATIO)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	31,14%	35,58%	37,45%	46,39%

Η παρακολούθηση αυτού του αριθμοδείκτη διαχρονικά δείχνει την τάση των λειτουργικών εξόδων της επιχειρήσεως σε σχέση με τον όγκο των πωλήσεών της (λαμβανομένων υπ' όψη των δεσμεύσεων που αναφέρονται ανωτέρω για την τιμολογιακή πολιτική των πωλήσεων).

Η πορεία του δείκτη είναι ελαφρά και σταθερά ανοδική κατά τα έτη 2006 - 2008 και αποκαλύπτει ότι οι λειτουργικές δαπάνες «απομυζούν» το 1/3 των πωλήσεων ενώ προσεγγίζουν το 1/2 το 2009 καθώς παρουσιάζουν μία πιο απότομη άνοδο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

Η διάσπαση του αριθμοδείκτη αυτού στα επί μέρους στοιχεία που απαρτίζουν τα λειτουργικά έξοδα, σε σχέση με τις πωλήσεις, αντανακλά τη δυνατότητα της διοικήσεως μίας επιχειρήσεως να προσαρμόζει τα έξοδά της ανάλογα με τις συνθήκες πωλήσεων. Οι αριθμοδείκτες των επί μέρους λειτουργικών εξόδων προς τις καθαρές πωλήσεις δείχνουν το ποσοστό των καθαρών πωλήσεων, το οποίο έχει

απορροφηθεί από τα διάφορα λειτουργικά έξοδα. Η ανάλυση των επί μέρους λειτουργικών εξόδων, σε σχέση με τις πωλήσεις της οικονομικής μονάδας, ενδέχεται να δείχνει την ικανότητα της διοικήσεώς της να προσαρμόζει τα έξοδά της, ανάλογα με την αλλαγή των συνθηκών για τις πωλήσεις.

Στην περίπτωση δε, που υπάρχουν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των απασχολούμενων ατόμων σε μία επιχείρηση και των αμοιβών τους, είναι χρήσιμος ο υπολογισμός και ορισμένων άλλων αριθμοδεικτών, όπως είναι οι εξής:

1. Ο αριθμοδείκτης καθαρών κερδών προς τις αμοιβές των απασχολούμενων.
2. Ο αριθμοδείκτης παγίων προς τον μέσο αριθμό απασχολούμενων.
3. Ο αριθμοδείκτης του συνόλου των αμοιβών των απασχολούμενων στην επιχείρηση προς τον μέσο όρο του αριθμού των απασχολούμενων.

4.3.3.1 Αριθμοδείκτης δαπανών διοικητικής λειτουργίας προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Σύμφωνα με τα περιλαμβανόμενα στις παραγράφους 5.1.300 αριθ. 3 περίπτ. στ' και 5.213 αριθ. 5 του Ε.Γ.Λ.Σ. (**Π.Δ. 1123/1980**), κόστος ή έξοδα διοικητικής λειτουργίας είναι τα έξοδα λειτουργίας των διοικητικών υπηρεσιών της οικονομικής μονάδας, τα οποία συγκεντρώνονται στο λογαριασμό 92.01 της Αναλυτικής Λογιστικής και περιλαμβάνουν: **α)** από τα κατ' είδος έξοδα της Ομάδας 6 της Γενικής Λογιστικής, τα ποσά εξόδων που πραγματοποιήθηκαν για τη λειτουργία των διοικητικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τα ποσά του λογαριασμού 65 «τόκοι και συναφή έξοδα», και **β)** τις αναλώσεις υλικών για επισκευές και συντηρήσεις των χώρων, εγκαταστάσεων, μεταφορικών μέσων και λοιπού παγίου εξοπλισμού των διοικητικών υπηρεσιών.

Θα πρέπει επομένως να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις διακυμάνσεις των επί μέρους εξόδων και ιδιαίτερα εκείνων που εξαρτώνται από την ακολουθούμενη πολιτική της διοικήσεως μίας επιχείρησης (έξοδα ενοικίων, ευρεσιτεχνιών, ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων, αποσβέσεων, επισκευών, προμηθευτών κ.λπ.).

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	27,00%	29,15%	28,51%	30,63%

Ο συγκεκριμένος δείκτης ακολουθεί μία ελαφρά αλλά σταθερή ανοδική τάση από το έτος 2006 έως το 2009. Εμφανίζει τις δαπάνες της διοικητικής λειτουργίας να ανέρχονται περίπου στο 1/3 του κύκλου εργασιών και συγκρινόμενες με το σύνολο των λειτουργικών εξόδων (βλ. παρ. 4.3.2). του Ομίλου αποτελούν το συντριπτικό τους ποσοστό.

4.3.3.2 Αριθμοδείκτης δαπανών λειτουργίας διάθεσης προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Στην κατηγορία των δαπανών της λειτουργίας διάθεσης περιλαμβάνονται έξοδα που στόχο έχουν να προωθήσουν τις πωλήσεις της επιχείρησης όπως οι διαφημίσεις, προωθητικές ενέργειες αλλά και έξοδα μεταφοράς.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	3,41%	3,45%	3,85%	4,13%

Η τάση που παρουσιάζει ο δείκτης ακολουθεί μία σταθερή εξέλιξη στην πορεία της εξεταζομένης περιόδου. Παρουσιάζει δε, ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό των εξόδων διάθεσης σε σχέση με το σύνολο των λειτουργικών εξόδων και αποτυπώνει την πολιτική περιορισμένης διαφημιστικής προβολής του Οργανισμού που έχει επιβάλλει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τα κονδύλια που δαπανώνται για την εν γένει προβολή του έργου των μέσων μαζικής μεταφοράς εντάσσονται στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό δαπανών του εποπτεύοντος Υπουργείου, προϋπολογισμός ο οποίος είναι πολύ «σφιχτός» προς αυτήν την κατεύθυνση.

4.3.3.3 Αριθμοδείκτης δαπανών έρευνας και ανάπτυξης προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Σε αυτόν καταγράφονται τα κονδύλια της επιχείρησης που κατευθύνονται στην έρευνα ή την ανάπτυξη. Ουσιαστικά ο δείκτης αυτός μπορεί να αποτυπωθεί σε δύο διαφορετικούς δείκτες. Τον δείκτη εξόδων έρευνας και αυτόν των δαπανών ανάπτυξης. Ο διαχωρισμός αυτός είναι σημαντικός, γιατί ακολουθώντας τις αρχές της Χρηματοοικονομικής παρουσίασης όπως αυτές αναλύονται στα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (I.F.R.S.), τα έξοδα έρευνας ενημερώνουν άμεσα τα αποτελέσματα της επιχείρησης ενώ οι δαπάνες ανάπτυξης παρουσιάζονται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης (Ισολογισμός κατά Δ.Π.Χ.Α.).

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	0,72%	0,78%	0,75%	0,77%

Λαμβανομένων υπ' όψη των ανωτέρω αναφορών (και καθώς αποτυπώνονται μόνο οι δαπάνες που κατευθύνονται προς τον τομέα της έρευνας) καταγράφεται μία απόλυτη σταθερότητα στην εξέλιξη του δείκτη. Το καταγραφόμενο μέγεθος των συγκεκριμένων εξόδων είναι πολύ περιορισμένο σε σύγκριση με το σύνολο των λειτουργικών εξόδων διαχρονικά.

4.3.3.4 Αριθμοδείκτης χρηματοοικονομικής λειτουργίας προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτελεί για τον οργανισμό έναν από τους σημαντικότερους αναφορικά με την αποτελεσματικότητα της εφαρμοζόμενης πολιτικής της αντισταθμιστικής κάλυψης του χαμηλού επιπέδου κομίστρου. Όπως διεξοδικά αναφέρεται και στην παράγραφο των συμπερασμάτων (σελ.54), η επίπτωση από τη στρεβλή εφαρμογή των διατάξεων του νόμου 2669 / 1998 σχετικά με την καταβολή στον οργανισμό από μέρους του Ελληνικού Δημοσίου του κοινωνικού αντισταθμίسمatos της παροχής των υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών στο κοινωνικό σύνολο, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία υπέρογκων δανειακών υποχρεώσεων, οι οποίες συνομολογήθηκαν από τον Ο.Α.Σ.Α. με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Αποτέλεσμα αυτών είναι η εκτίναξη των χρηματοοικονομικών δαπανών προκειμένου *α)* για την κάλυψη τοκοχρεωλυσιών παλαιότερων δανείων και *β)* για την κάλυψη των τρεχόντων λειτουργικών δαπανών, σε δυσανάλογα μεγέθη σε σχέση με το ύψος του κύκλου εργασιών :

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	35,62%	43,69%	52,71%	62,17%

Η πορεία του δείκτη αντικατοπτρίζει την αλματώδη αύξηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά την περίοδο των ετών 2006 - 2009. Η αύξηση αυτή οφείλεται συντριπτικά στην υπερδιόγκωση του κόστους δανεισμού που αναγνωρίζεται ως έξοδο και αφορά αντισταθμιστική καταβολή που δεν καλύφθηκε από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Το κόστος δανεισμού αναγνωρίζεται ως έξοδο στην περίοδο που πραγματοποιείται σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 23 «Κόστος Δανεισμού».

Τα έξοδα από τόκους δανεισμού αναγνωρίζονται στα «Χρηματοοικονομικά έξοδα» της κατάστασης αποτελεσμάτων με τη μέθοδο του πραγματικού επιτοκίου. Η μέθοδος του πραγματικού επιτοκίου είναι μία μέθοδος υπολογισμού του αποσβεσμένου κόστους ενός χρηματοοικονομικού στοιχείου ή μίας χρηματοοικονομικής υποχρέωσης και επιμερισμού των εσόδων ή εξόδων από τόκους κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου. Το πραγματικό επιτόκιο είναι εκείνο το επιτόκιο που προεξοφλεί με ακρίβεια μελλοντικές καταβολές τοις μετρητοίς ή εισπράξεις για τη διάρκεια της αναμενόμενης ζωής του χρηματοοικονομικού μέσου ή, όταν απαιτείται, για συντομότερο διάστημα, στην καθαρή λογιστική αξία του χρηματοοικονομικού περιουσιακού στοιχείου ή της υποχρέωσης. Κατά τον υπολογισμό του πραγματικού επιτοκίου, η οικονομική οντότητα θα υπολογίζει τις ταμειακές ροές λαμβάνοντας υπόψη όλους τους συμβατικούς όρους που διέπουν το χρηματοοικονομικό μέσο (για παράδειγμα, προπληρωμές) αλλά δε θα λαμβάνει υπόψη μελλοντικές πιστωτικές ζημιές. Στον υπολογισμό περιλαμβάνονται όλες οι αμοιβές και οι μονάδες που καταβλήθηκαν ή ελήφθησαν μεταξύ των συμβαλλόμενων που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του πραγματικού επιτοκίου, τα κόστη συναλλαγής και κάθε επαύξηση ή έκπτωση.

4.3.3.5 Αριθμοδείκτης δαπανών υλικών προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης αναπτύσσεται με στοιχεία που αντλούνται αποκλειστικά από τη λειτουργία των θυγατρικών εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. δηλαδή τις Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. – Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. – Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. Οι Ε.Φ.Σ.Ε. έχοντας το βάρος και την ευθύνη της πραγματοποίησης του συγκοινωνιακού έργου επιβαρύνονται και με τα κόστη που αντανakλούν στην προμήθεια των αποθεμάτων τους (α' και βοηθητικές ύλες - υλικά συσκευασίας, αναλώσιμα υλικά ανταλλακτικά παγίων στοιχείων).

Μέσα από αυτές τις λειτουργικές δαπάνες υλικών μπορούμε να εντοπίσουμε και να μετρήσουμε τα κόστη διακίνησης προς και από τα συνεργεία των τεχνικών βάσεων, το κόστος αποθήκευσης των ανταλλακτικών, οργάνωσης χώρων για τη στάθμευση των οχημάτων, προστασίας και ασφάλισης κ.λ.π. αλλά και το κόστος ενοικίου (ανεξάρτητα αν είμαστε ιδιοκτήτες του χώρου ή όχι). Η συσκευασία ή αποσυσκευασία των υλικών επίσης μπορεί να είναι τέτοιο κόστος κ.λ.π.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	30,57%	30,39%	37,78%	30,35%

Ο δείκτης παρουσιάζει μία σταθερή και σχεδόν αμετάβλητη πορεία κατά την εξεταζόμενη περίοδο των ετών 2006 – 2009, ενώ αποτελεί ένα σημαντικό μέγεθος σε σχέση με τις πωλήσεις, κυμαινόμενος περίπου στο 30% αυτών. Εξάιρεση αποτελεί το έτος 2008 κατά το οποίο οι δαπάνες υλικών προσέγγισαν το 38% του κύκλου εργασιών, κυρίως λόγω των αυξημένων αγορών αποθεμάτων από τον φορέα Η.Σ.Α.Π. Α.Ε., για την επικείμενη έναρξη των εργασιών του έργου ανακαίνισης του δικτύου της Γραμμής 1 (Πειραιάς – Κηφισιά) και ενίσχυσης της υπόγειας σήραγγας (Μοναστηράκι – Ομόνοια).

4.3.3.6 Αριθμοδείκτης συνολικών αποσβέσεων προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Με τον όρο «απόσβεση», εννοούμε τη λογιστική απεικόνιση της μείωσης ή αφάνισης ή εξάλειψης της αξίας ενός περιουσιακού στοιχείου της επιχείρησης, η οποία επέρχεται από το χρόνο ή τη χρήση ή την αλλαγή της μόδας ή άλλης αιτίας. Απόσβεση λέγεται η βαθμιαία ελάττωση της αξίας των παγίων στοιχείων ενεργητικού, οφειλομένη στη χρησιμοποίηση αυτών, ή την πάροδο του χρόνου ή σε επιστημονικές και τεχνικές προόδους. Απόσβεση είναι η βαθμιαία ελάττωση της αξίας του πάγιου περιουσιακού στοιχείου, λόγω της φυσικής φθοράς που υφίσταται η παραγωγική ή ποριστική δράση του. Η απόσβεση δεν αποτελεί ζημία για την επιχείρηση αλλά απαραίτητη παραγωγική δαπάνη και ενσωματώνεται στην τιμή των παραγόμενων προϊόντων και προσφερομένων υπηρεσιών. Η παρακολούθηση της φθοράς από τη λογιστική γίνεται από τις αποσβέσεις στο τέλος κάθε χρήσης. Στη

φθορά του παγίου περιουσιακού στοιχείου δεν περιλαμβάνονται οι έκτακτες ζημίες ή η καταστροφή του παγίου περιουσιακού στοιχείου εξαιτίας ενός τυχαίου γεγονότος.

Ο αριθμοδείκτης των συνολικών αποσβέσεων προς τις καθαρές πωλήσεις βρίσκεται αν διαιρέσουμε το σύνολο των αποσβέσεων, που πραγματοποιήθηκαν σε μία ορισμένη χρονική περίοδο (συνήθως στη λογιστική χρήση), με τον κύκλο εργασιών στην ίδια χρονική περίοδο.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	41,29%	40,25%	40,81%	41,87%

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των πωλήσεων που «χρηματοδοτήθηκε» από τις αποσβέσεις. Από μία άλλη οπτική γωνία δηλώνει το ποσοστό του κύκλου εργασιών (πωλήσεων) που απορροφούν οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων. Τα αποτελέσματα τα οποία εξάγονται για την περίοδο που μελετάται, των ετών 2006 – 2009, υποδηλώνουν :

α) τη σταθερή τάση, με μικρές αυξομειώσεις από χρήση σε χρήση που παρουσιάζει η πορεία του δείκτη, η οποία κυμαίνεται από 40% περίπου και προσεγγίζει το 42%. Η σταθερότητα αυτή και η διατήρηση των αποσβέσεων των παγίων στοιχείων σε ένα επίπεδο ιδιαίτερα υψηλό σε σχέση με τις πωλήσεις, αναδεικνύει το χαρακτήρα «εντάσεως παγίων» που διακρίνει τον οργανισμό, γεγονός που συνεπάγεται υψηλές κατά λογιστική χρήση αποσβέσεις και

β) την καθήλωση του κύκλου εργασιών λόγω της εφαρμοζόμενης πολιτικής (χαμηλού κομίστρου και ελεύθερης μετακίνησης με κοινωνικά κριτήρια μεγάλων ομάδων του πληθυσμού) της κεντρικής κυβέρνησης δια του αρμοδίου εποπτεύοντος Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4.3.3.7 Αριθμοδείκτης συνολικών δαπανών προσωπικού προς κύκλο εργασιών (πωλήσεις)

Το κύριο στοιχείο που χαρακτηρίζει την πλειοψηφία των συστημάτων αστικών συγκοινωνιών παγκοσμίως είναι ότι αποτελούν οικονομικές οντότητες οι οποίες απασχολούν υψηλό αριθμό εργαζομένων. Άμεση συνέπεια αυτής της πραγματικότητας αποτελεί το υψηλό κόστος εργασίας που αντιμετωπίζουν.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	242,19%	252,30%	272,67%	276,11%

Το σύνολο των εξόδων που αφορά το προσωπικό του Ομίλου καταγράφεται στα κονδύλια :

- Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα
- Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης
- Συνταξιοδοτικές παροχές (προβλέψεις)
- Αναδρομικά
- Λοιπές παροχές σε εργαζόμενους

Οι ανωτέρω δαπάνες στο σύνολό τους υπερβαίνουν σύμφωνα και με τα αποτελέσματα που αναδεικνύει ο συγκεκριμένος δείκτης τον κύκλο εργασιών (πωλήσεις) σε αναλογία που κυμαίνεται από το 2,4 προς 1 και προσεγγίζει το 2,8 προς 1. Ωστόσο η ανάδειξη της ύπαρξης υψηλότατων δαπανών που σχετίζονται με το προσωπικό και οι οποίες είναι πολλαπλάσιες σε απόλυτο αριθμό και ποσοστιαίο μέγεθος από τις πωλήσεις, θα πρέπει να προβληματίσει αναφορικά με την πορεία της επιχείρησης, όχι μόνο προς την κατεύθυνση της διερεύνησης των πηγών (επιχειρησιακών συμβάσεων εργασίας) των δαπανών αυτών αλλά και προς την ένταση της συμπίεσης των πωλήσεων μέσω της πολιτικής της κεντρικής κυβέρνησης. Η πολιτική αυτή συρρικνώνει τον κύκλο εργασιών σε πολύ μεγάλο βαθμό. Τα συμπεράσματα δε, προς τα οποία κατευθύνουν οι ενδείξεις του εν λόγω αριθμοδείκτη, θα πρέπει πάντα να παραλληλίζονται με τα αντίστοιχα των δεικτών ανάλυσης προσωπικού που κατωτέρω παρατίθενται. Η σύμπλεξη όλων αυτών, αμβλύνει όπως θα δούμε τα πρώτα συμπεράσματα από την ανάλυση του συγκεκριμένου δείκτη.

4.3.4 Αριθμοδείκτης καθαρών αποτελεσμάτων προς τις αμοιβές των απασχολούμενων

Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται, αν διαιρέσουμε τα καθαρά λειτουργικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) χρήσεως με το σύνολο των αμοιβών των απασχολούμενων στην επιχείρηση, ήτοι:

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟΤ/ΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΜΟΙΒΕΣ ΤΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ (TRADING PROFIT TO WAGES)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	-111,05%	-116,55%	-128,49%	-135,17%

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει έμμεσα την επίδραση, που ασκεί μία αύξηση των αμοιβών των απασχολούμενων στην επιχείρηση επί των αποτελεσμάτων χρήσεως (κερδών ή ζημιών) αυτής. (Μία επιχείρηση, της οποίας τα λειτουργικά κέρδη είναι π.χ. το 20% των αμοιβών των απασχολούμενων σ' αυτήν, επηρεάζεται περισσότερο από μία, έστω κατά 10% αύξηση των αμοιβών των εργαζομένων της, σε σχέση με μία άλλη της οποίας τα κέρδη αποτελούν το 50% των αμοιβών των απασχολούμενων σ' αυτήν). Η καταγραφή μεγάλων ζημιολόγων λογιστικών αποτελεσμάτων του ομίλου Ο.Α.Σ.Α. έχει ως αποτέλεσμα ο δείκτης να εμφανίζεται με αρνητικό πρόσημο (αριθμητής αρνητικός = Ζημία Χρήσεως), ενώ η πορεία που εμφανίζει κατά τις χρήσεις 2006 – 2009 υποδηλώνει :

α) μία σταθερή αύξηση του κόστους εργασίας εις βάρος των λειτουργικών αποτελεσμάτων χρήσεως. Η αυξητική αυτή τάση κλιμακώνεται από 5,5% περίπου μεταξύ των ετών 2006 και 2007, σε 12% περίπου μεταξύ των ετών 2007 και 2008, ενώ καταλήγει σε 6,5% περίπου μεταξύ των χρήσεων 2008 και 2009.

β) η παρακολούθηση του αριθμοδείκτη αυτού διαχρονικά παρέχει ένδειξη του βαθμού της παραγωγικότητας των απασχολουμένων στην επιχείρηση. Η καθοδική πορεία του αριθμοδείκτη αυτού μπορεί να οφείλεται και στην μείωση της παραγωγικότητας των απασχολουμένων, (ενώ η ανοδική πορεία ενδέχεται να οφείλεται στο αντίθετο). Πράγματι, όπως μαρτυρούν και τα στοιχεία που παρατίθενται στους σχετικούς πίνακες εκτελεσθέντος έργου σε οχηματοχιλιόμετρα και επιβατικής κίνησης του Παραρτήματος, τα μεγέθη αυτά παρουσιάζουν για τις εν λόγω χρήσεις είτε κάμψη είτε αύξηση μικρότερη της αντίστοιχης των αμοιβών προσωπικού.

4.3.5 Αριθμοδείκτης παγίων προς μέσο αριθμό απασχολούμενων

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά το κατά πόσο η επιχείρηση είναι εντάσεως κεφαλαίου ή εντάσεως εργασίας και υπολογίζεται αν διαιρέσουμε το σύνολο της αξίας των καθαρών παγίων (μετά την αφαίρεση των συνολικών αποσβέσεων) με τον αριθμό των απασχολούμενων στην επιχείρηση, ήτοι:

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΣΟ ΑΡΙΘΜΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ (RATIO OF FIXED ASSETS TO AVERAGE NUMBER OF EMPLOEES)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	150.943,63	147.241,02	139.530,25	142.879,27

Κάθε παραγωγική διαδικασία στην οποία το ποσοστό συμμετοχής του συντελεστή κεφάλαιο είναι το μεγαλύτερο, ονομάζεται εντάσεως κεφαλαίου (ενώ όταν το ποσοστό συμμετοχής του συντελεστή εργασία είναι το μεγαλύτερο ονομάζεται εντάσεως εργασίας).

Στην περίπτωση της μελέτης μας ο συγκεκριμένος δείκτης αναδεικνύει το χαρακτήρα εντάσεως κεφαλαίου των επενδύσεων που πραγματοποιούνται στον όμιλο. Αυτό το συμπεραίνουμε βλέποντας ότι ο λόγος των μονάδων κεφαλαίου προς τις μονάδες εργασίας είναι $\mathbf{K / L > 1}$. Καταγράφεται δέσμευση και επένδυση μεγάλων κεφαλαίων σε πάγιο εξοπλισμό, κυρίως ακίνητα και τροχαίο υλικό. Η πορεία του δείκτη βαίνει μειούμενη κατά την τριετία 2006 – 2008 ενώ παρουσιάζει αύξηση από το 2008 στο 2009.

Ενώ είναι επιθυμητό ο δείκτης αυτός να εμφανίζει ανοδική πορεία, θα πρέπει να συνοδεύεται και από αύξηση της αξίας των πωλήσεων κατά απασχολούμενο.

4.3.6 Αριθμοδείκτες ανάλυσης προσωπικού

Οι δαπάνες προσωπικού εξαρτώνται από το βαθμό «μηχανοποίησης της λειτουργίας των επιχειρήσεων και οργανισμών, από τη σύνθεση και διάρθρωση του προσωπικού τους (*ειδικευμένο – ανειδίκευτο, εργάτες – υπάλληλοι*), από τον προγραμματισμό και την προπαρασκευή που απαιτεί η εκτέλεση των εργασιών της εταιρείας, από τον τρόπο αμοιβής του προσωπικού κ.λ.π. Οι αριθμοδείκτες ανάλυσης δαπανών προσωπικού που αφορούν τον όμιλο του Ο.Α.Σ.Α. είναι :

4.3.6.1 Αριθμοδείκτης αμοιβών προς μέσο αριθμό απασχολουμένων

Ο αριθμοδείκτης αυτός υπολογίζεται, αν διαιρέσουμε το σύνολο των αμοιβών των απασχολουμένων στην επιχείρηση με το μέσο όρο των απασχολουμένων σ' αυτήν κατά τη διάρκεια της χρήσεως, ήτοι:

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΟΙΒΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΣΟ ΑΡΙΘΜΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ (RATIO OF TOTAL WAGES TO AVERAGE NUMBER OF EMPLOYEES)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	32.293,35	35.241,00	36.530,94	40.105,44

Η σχέση αυτή παρέχει ένδειξη της μέσης αμοιβής που κατέβαλε η επιχείρηση στους απασχολούμενους σ' αυτήν. Κατά τη διάρκεια των χρήσεων 2006 – 2009 για τον Ο.Α.Σ.Α καταγράφεται μία σταθερά ανοδική πορεία του μέσου επιπέδου των αμοιβών εργαζομένων. Η αύξηση αυτή των μικτών αποδοχών κλιμακώνεται από τα € 3.000,00 περίπου μεταξύ των ετών 2006 – 2007, στα € 1.500,00 μεταξύ των ετών 2007 – 2008 και καταλήγει στα € 3.500,00 περίπου μεταξύ των ετών 2008 – 2009. Το ύψος των διαμορφούμενων αυξήσεων στις αμοιβές για το σύνολο των εργαζομένων, που καταγράφεται κατά την περίοδο αυτή και οι οποίες μισθολογικές αυξήσεις υλοποιήθηκαν με την υπογραφή των αντίστοιχων επιχειρησιακών συλλογικών συμβάσεων εργασίας, αντανακλά στην αποδοχή από μέρους της διοίκησης του οργανισμού και συνακόλουθα από το αρμόδιο εποπτεύον Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων των μισθολογικών αιτημάτων που τέθηκαν από τα σωματεία εργαζομένων της μητρικής και των θυγατρικών εταιρειών του ομίλου. Τα αιτήματα αυτά προέταξαν στην επιχειρηματολογία τους το χαμηλότερο (όπως είχε διαμορφωθεί κατά το έτος 2005) επίπεδο αμοιβών, των απασχολούμενων όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης (ΥΕ-ΔΕ-ΠΕ-ΕΕΠ) στον οργανισμό, σε σύγκριση με τις υφιστάμενες αντίστοιχες αμοιβές στις υπόλοιπες Δ.Ε.Κ.Ο.

Μία σταθερή όμως ανοδική πορεία της μέσης αμοιβής των απασχολούμενων είναι αποδεκτή μόνο εφόσον ο αριθμοδείκτης πωλήσεων προς το σύνολο των αμοιβών των απασχολούμενων είναι τουλάχιστον σταθερός, εκτός εάν έχει σημειωθεί αύξηση της αξίας των κατά απασχολούμενο παγίων στοιχείων. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να έχει αυξηθεί ο αριθμοδείκτης πωλήσεων προς σύνολο αμοιβών.

Επομένως, ενώ σε απόλυτους αριθμούς οι αμοιβές των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α. κατά την περίοδο 2006 – 2009 είναι εναρμονισμένες κατά μέσο όρο με το επίπεδο των αντίστοιχων αμοιβών των υπόλοιπων Δ.Ε.Κ.Ο. και με το μισθολόγιο των εργαζομένων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η ανωτέρω καταγραφόμενη εικόνα δε συνάδει με την πορεία των πωλήσεων (με όλες τις δεσμεύσεις που έχουν αναφερθεί) και με την πορεία του δείκτη παραγωγικότητας του προσωπικού.

4.3.6.2 Αριθμοδείκτης εργοδοτικών εισφορών προς μέσο αριθμό προσωπικού

Όπως γνωρίζουμε τα ασφαλιστικά ταμεία είναι κοινωνικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί, τα οποία εισπράττουν εισφορές για να δίνουν παροχές (υγείας, πρόνοιας, συνταξιοδότησης κ.λ.π.). Στις ασφαλιστικές εισφορές συμμετέχουν ο εργαζόμενος και ο εργοδότης (εργατική και εργοδοτική εισφορά). Το ποσό της εργοδοτικής εισφοράς είναι ποσοστό επί των ακαθαρίστων αποδοχών του απασχολούμενου που καταβάλλεται από τον εργοδότη στο αρμόδιο ασφαλιστικό ταμείο. Η αναλογία των λογιζόμενων και καταβαλλόμενων από τον εργοδότη ασφαλιστικών εισφορών προς το μέσο αριθμό προσωπικού διαμορφώνεται ως ακολούθως :

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΣΟ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	9.785,97	10.550,13	11.018,21	11.778,60

Η αύξηση που καταγράφεται στο επίπεδο των μέσων μισθών των απασχολούμενων και παρουσιάζεται στην παράγρ. 4.3.5.1, συνεπακόλουθα οδηγεί και σε αύξηση των εργοδοτικών εισφορών καθώς αυτές αποτελούν ποσοστό των μικτών αποδοχών. Η κλιμάκωση της τάσης που ακολουθεί η πορεία του δείκτη διαμορφώνει μία αύξηση της τάξεως των € 2.000,00 περίπου μεταξύ των χρήσεων 2006 – 2009. Σε απόλυτους αριθμούς δε, οι καταβαλλόμενες εργοδοτικές εισφορές κρίνονται ιδιαίτερα υψηλές σε σχέση με το μέσο επίπεδο αμοιβών, γεγονός που οφείλεται :

- i) Στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού εργαζομένων (σε ποσοστό που προσεγγίζει το 75%) στους Ε.Φ.Σ.Ε. οι οποίοι λόγω ειδικότητας (οδηγοί, τεχνικοί) κατατάσσονται στην κατηγορία των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων. Ως εκ τούτου οι ακαθάριστες αμοιβές τους επιβαρύνονται με υψηλότερα ποσοστά ασφαλιστικών εισφορών.
- ii) Στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού εργαζομένων που καλύπτουν τα διοικητικά τμήματα των οργανογραμμάτων των εταιρειών του ομίλου, οι οποίοι ανήκουν κατά ειδικότητα στην κατηγορία ΠΕ και ΕΕΠ (πολιτικοί μηχανικοί, συγκοινωνιολόγοι, νομικοί σύμβουλοι) και για τους οποίους, λόγω της ειδικότητάς τους, καταβάλλονται εργοδοτικές εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία με ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά συμμετοχής π.χ. ΤΣΜΕΔΕ – ΚΥΤ, ΤΑΜΕΙΟ ΝΟΜΙΚΩΝ.

4.3.6.3 Αριθμοδείκτης συνολικών δαπανών προσωπικού προς μέσο αριθμό προσωπικού

Οι παροχές στο προσωπικό στον Όμιλο αναλύονται όπως αναφέρθηκε και στην *παράγρ. 4.3.2.7* στο σύνολό τους ως εξής:

- Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα
- Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης
- Συνταξιοδοτικές παροχές (προβλέψεις)
- Αναδρομικά
- Λοιπές παροχές σε εργαζόμενους

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΣΟ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	43.727,07	47.434,49	49.733,94	53.412,42

Ακολουθώντας παράλληλη σχεδόν πορεία με τους προαναφερόμενους δείκτες αμοιβών και εργοδοτικών εισφορών, τα εξαγόμενα αποτελέσματα του δείκτη συνολικών δαπανών για τους εργαζόμενους στον οργανισμό παρουσιάζουν μία σταθερά αυξητική τάση κατά την περίοδο των ετών 2006 – 2009. Κατά την περίοδο αυτή η αύξηση προσέγγισε το ποσό των € 10.000,00 περίπου, ποσό το οποίο κρίνεται υψηλό και σε αναντιστοιχία με την παρουσία των μεγάλων ζημιολόγων αποτελεσμάτων χρήσεως του ομίλου.

Σε αυτό το σημείο και αναζητώντας τα βασικά αίτια της πορείας του συγκεκριμένου δείκτη ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για το κινδύλι που αφορά στο σχηματισμό προβλέψεων κατά τις ανωτέρω αναφερόμενες κλειόμενες χρήσεις για τη συνταξιοδότηση των εργαζομένων:

α) Οι προβλέψεις αποζημίωσης του προσωπικού της επιχείρησης, λόγω εξόδου από την υπηρεσία, αποτελεί οργανική δαπάνη εκμεταλλεύσεως η οποία πραγματοποιείται ουσιαστικά κατά τη διάρκεια απασχόλησης του εργαζομένου στην επιχείρηση προσαναγκάζοντας το κόστος που αντιπροσωπεύουν οι τρέχουσες αποδοχές του, ανεξάρτητα από τον χρόνο που η δαπάνη αυτή εκκαθαρίζεται και καταβάλλεται στον δικαιούχο.

β) Ο σχηματισμός των προβλέψεων αυτών είναι υποχρεωτικός ανεξάρτητα αν η χρήση κλείνει με θετικό ή αρνητικό αποτέλεσμα σύμφωνα και με την παραγρ. 2.2.405 εδάφιο 5 περίπτωση α' του Ε.Γ.Λ.Σ. (**Π.Δ. 1123/1980**), το άρθρο 42^ε παράγρ. 14 του Κωδικοποιημένου Νόμου 2190/1920, το ΔΙΕΘΝΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ 19 και τη Γνωμάτευση του Ε.ΣΥ.Λ. 20/935/1987.

Κατά την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα μας, ο εργοδότης πέραν από τις αποδοχές, τις εργοδοτικές εισφορές, τα δώρα, τις άδειες και τα επιδόματα αδείας που λογίζει και καταβάλλει στο προσωπικό του, υποχρεούται να καταβάλει στους εξερχόμενους της υπηρεσίας αποζημίωση, το ύψος της οποίας εξαρτάται από το ύψος των αποδοχών του εξερχόμενου, το χρόνο απασχολήσεώς του σ' αυτόν και από το λόγο εξόδου από την υπηρεσία.

Το ποσό της αποζημιώσεως που η επιχείρηση θα καταβάλει στον εργαζόμενο αυξάνει προοδευτικά με την πάροδο του χρόνου, ενώ η καταβολή της αποζημιώσεως θα γίνει στη μεταγενέστερη εκείνη χρήση

που αυτός θα εξέλθει από την υπηρεσία. Έτσι, σύμφωνα με τις παραδεγμένες λογιστικές αρχές, η επιχείρηση υποχρεούται, στο τέλος κάθε χρήσεως, να σταθμίζει το ύψος της αποζημιώσεως που οφείλει στο προσωπικό της κατά την ημερομηνία κλεισίματος του ισολογισμού της και, με χρέωση λογαριασμού οργανικών εξόδων, να πιστώνει ένα λογαριασμό προβλέψεως, ο οποίος θα χρεώνεται με τα ποσά των αποζημιώσεων που η επιχείρηση θα καταβάλλει σε μεταγενέστερες χρήσεις.

Με αυτά τα δεδομένα και λαμβανομένου υπ' όψη ότι ο συντριπτικά μεγαλύτερος αριθμός των απασχολούμενων στον όμιλο Ο.Α.Σ.Α. -σύμφωνα και με την αναλογιστική μελέτη που κάθε χρόνο εκπονείται- είναι εργαζόμενοι με πολλά έτη (πολυετία) στην υπηρεσία, καταγράφεται η ύπαρξη υψηλών προβλέψεων για το προσωπικό (λόγω εξόδου από την υπηρεσία), κονδύλι που επιβαρύνει ιδιαίτερα το εξαγόμενο κατ' έτος αποτέλεσμα του αριθμοδείκτη συνολικών δαπανών προσωπικού.

4.3.7 Αριθμοδείκτης καλύψεως επενδύσεων

Ο αριθμοδείκτης καλύψεως επενδύσεων υπολογίζεται αν διαιρέσουμε το σύνολο των αποσβέσεων, που πραγματοποιήθηκαν σε μία ορισμένη χρονική περίοδο (συνήθως στη λογιστική χρήση), με την αύξηση των παγίων περιουσιακών στοιχείων στην ίδια χρονική περίοδο.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (RATIO OF ACCUMULATED DEPRETIATION TO NEW INVESTMENTS)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	315,46%	234,05%	182,24%	71,20%

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των νέων επενδύσεων που χρηματοδοτήθηκε από τις αποσβέσεις. Τα επενδυτικά έργα που υλοποιούνται, αποσκοπούν στην επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού δικτύου, των αμαξοστασίων και λοιπών εγκαταστάσεων, στην προμήθεια του τροχαίου υλικού και γενικά στην αναβάθμιση του παρεχόμενου έργου προς το επιβατικό κοινό.

Κατά τα έτη 2006 – 2008 ο δείκτης αποκαλύπτει μία υπερκάλυψη των νέων επενδύσεων από τις αποσβέσεις χρήσεως των υφιστάμενων παγίων. Μετά το 2004 και την ολοκλήρωση των επενδυτικών έργων εκσυγχρονισμού του δικτύου, των υποδομών και του τροχαίου υλικού (ιδιαίτερα στο φορέα Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε.), ακολούθησε μία περίοδος κατά την οποία εκπονήθηκαν μελέτες για νέες επενδύσεις και ακολουθήθηκε μία πιο ήπια σε ένταση πορεία υλοποίησης επενδυτικών εφαρμογών. Ένα νέο ευρύ σε έκταση επενδυτικό πρόγραμμα τέθηκε σε εφαρμογή από τα μέσα του 2008 με αποτέλεσμα στο τέλος του 2009 το ποσοστό των καλυπτόμενων από τις αποσβέσεις νέων επενδύσεων να έχει μειωθεί σημαντικά (από το τριπλάσιο περίπου το 2006 στο 0,7 της μονάδος περίπου το 2009). Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα του ομίλου παρουσιάζεται αναλυτικά στο Προσάρτημα.

4.3.8 Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α.

Ανάμεσα στους διάφορους δείκτες που χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό της σύστασης και διάρθρωσης του κόστους λειτουργίας όλων των συστημάτων και φορέων παροχής αστικών συγκοινωνιών παγκοσμίως, σημαντική θέση για την εξαγωγή των πρώτων συμπερασμάτων και τις ενέργειες τις κεντρικής κυβέρνησης, κατέχει ο συντελεστής ανάκτησης κόστους. Με τη χρήση του συγκεκριμένου δείκτη καταλήγουμε στο ποσοστό κάλυψης του λειτουργικού κόστους από τα έσοδα κομίστρου. Στην Ελλάδα και προκειμένου για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. ειδικότερα, ο δείκτης καταρτίζεται από τα στοιχεία εσόδων και δαπανών **τόσο** από τους συμβαλλόμενους με αυτόν (*Ε.Φ.Σ.Ε.*) Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (*Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.*), οι οποίοι αποτελούν και τις θυγατρικές του εταιρείες, **όσο και** από τα αντίστοιχα στοιχεία των Εταιρειών Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (*Α.Μ.Ε.Λ. Α.Ε., ΤΡΑΜ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.-ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ*) οι οποίες με τον πρόσφατο Νόμο 3297/2004 έχουν υπαχθεί στην οικονομική και συντονιστική εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α. Αναφέρεται δηλαδή στο **Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών** στο σύνολό του για λόγους ενιαίας εποπτείας της κατάστασης του συστήματος, μέσα στο πνεύμα της ενοποιημένης και συμπληρωματικής λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς.

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ Σ.Α.Σ. (FAIR BOX)	ΕΤΗ			
	2006	2007	2008	2009
	41,77%	41,64%	37,77%	35,31%

Ο συντελεστής ανάκτησης κόστους, παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια πτωτική τάση, τόσο λόγω της καθήλωσης των τιμών των κομίστρων όσο και της σημαντικής αύξησης των λειτουργικών εξόδων. Σε σχέση με τα συστατικά στοιχεία του συντελεστή ανάκτησης κόστους για το Σ.Α.Σ.Α. σημειώνονται και τα κάτωθι:

Από τον Μάρτιο του 2008 παρατάθηκε η λειτουργία των Η.Σ.Α.Π. και της Α.Μ.Ε.Λ. μέχρι τις 02:00 τη νύκτα της Παρασκευής και του Σαββάτου καθώς και η λειτουργία της γραμμής τρόλεϊ Αθήνα - Περιστέρι.

Στα ιδιαίτερα γεγονότα που σηματοδότησαν το 2009 εντάσσονται τα έργα επέκτασης και βελτίωσης των γραμμών της Α.Μ.Ε.Λ. και των Η.Σ.Α.Π. τα οποία κατέστησαν αναγκαίες διακοπές λειτουργίας τμημάτων των γραμμών αυτών για σημαντικά χρονικά διαστήματα με ταυτόχρονη υποκατάστασή τους με λεωφορειακές γραμμές, δημιουργώντας αντίστοιχα προβλήματα εξυπηρέτησης.

Η εκτέλεση έργων στις γραμμές Α.Μ.Ε.Λ. και Η.Σ.Α.Π., καθώς και οι περιορισμοί στην ανάπτυξη της Ε.Θ.Ε.Λ., είχαν σαν αποτέλεσμα τη συνολική μείωση της επιβατικής κίνησης του Σ.Α.Σ.Α. από 878 εκ. το 2008 σε 855 εκ. το 2009. Η μείωση της επιβατικής κίνησης του Σ.Α.Σ.Α. συνοδεύτηκε από μείωση

(1,2%) των εσόδων από κόμιστρα παρά τη σημαντική αύξηση της τιμής του ενιαίου εισιτηρίου από 80 σε 100 λεπτά.

Η Διευρυτική Επιτροπή Δ.Ε.Κ.Ο. αποφάσισε επίσης :

- Την επέκταση του δικαιώματος ελεύθερης μετακίνησης των οπλιτών θητείας και των τριών σωμάτων, ώστε να μετακινούνται ελεύθερα σε όλα τα Μ.Μ.Μ. αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. (*Ε.Θ.Ε.Λ. – Η.Σ.Α.Π. – Η.Λ.Π.Α.Π. – Α.ΜΕ.Λ. - ΤΡΑΜ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ*) έως το Αεροδρόμιο με την επίδειξη της στρατιωτικής τους ταυτότητας.
- Την εφαρμογή δικαιώματος μειωμένης μετακίνησης στα άτομα ηλικίας κάτω των 18 ή άνω των 65 ετών για τις μετακινήσεις τους προς και από το Δ.Α.Α. (*Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών*) με τα μέσα σταθερής τροχιάς των εταιρειών Α.ΜΕ.Λ., Η.Σ.Α.Π. & ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- Την επέκταση του δικαιώματος ελεύθερης μετακίνησης των ΑΜΕΑ, ώστε να μετακινούνται σε όλα τα Μ.Μ.Μ. αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. έως το Αεροδρόμιο.
- Την επέκταση της ισχύος όλων των εισιτηρίων Αεροδρομίου του Μετρό για μετακινήσεις και με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αντίστροφα.
- Την ισχύ των μετ' επιστροφής εισιτηρίων του Αεροδρομίου των ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. & Α.ΜΕ.Λ. Α.Ε. εφόσον η επιστροφή πραγματοποιείται εντός 48 ωρών και σε όλα τα αστικά συγκοινωνιακά μέσα (*λεωφορεία, τρόλεϊ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και τραμ*) για 90 λεπτά, τόσο μετά την πρώτη επικύρωση στην πρώτη διαδρομή, όσο και μετά τη δεύτερη επικύρωση, κατά την επιστροφή.
- Για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού κατά τις νυκτερινές ώρες συνεχίστηκε η (*από το 2004*) λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών Πειραιάς – Σύνταγμα, Πειραιάς – Κηφισιά, Γλυφάδα – Περιστερί, Σύνταγμα – Κηφισιά, Πατήσια – Ν. Ελβετία (*γραμμή τρόλεϊ*), των γραμμών του Αεροδρομίου καθώς και των γραμμών του ΤΡΑΜ την Παρασκευή και το Σάββατο.

Με αυτά τα δεδομένα, κατά το έτος 2006, ο συντελεστής ανάκτησης κόστους για το Σ.Α.Σ.Α. ανήλθε σε 41,77%, κυμαινόμενος περίπου στο μέσο όρο του εύρους τιμών που καταγράφει στις ευρωπαϊκές χώρες ο αντίστοιχος δείκτης.

Κατά το 2007, ο συντελεστής ανάκτησης κόστους για το Σ.Α.Σ.Α. ανήλθε σε 41,64% παραμένοντας στο επίπεδο του 2006.

Κατά το 2008, ο συντελεστής ανάκτησης κόστους για το Σ.Α.Σ.Α. ανήλθε σε 37,77% σημειώνοντας πτώση σε σχέση με το 2007, λόγω της μείωσης των εσόδων από κόμιστρα και ταυτόχρονα σημαντικής αύξησης των λειτουργικών δαπανών.

Κατά το 2009, ο συντελεστής ανάκτησης κόστους για το Σ.Α.Σ.Α. ανήλθε σε 35,31% σημειώνοντας περαιτέρω επιδείνωση και προσέγγισε το κατώτατο όριο του εύρους τιμών που λαμβάνει ο συγκεκριμένος δείκτης στα δημόσια συστήματα αστικών συγκοινωνιών των μητροπολιτικών κέντρων της Ευρώπης. Παρουσιάζει δε, ιστορικό χαμηλό μετά την οργάνωση του ομίλου στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας του από πλευράς θεσμικού πλαισίου, με το νόμο 2669 / 1998.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ακολουθώντας τις βασικές παραμέτρους της αναλογικής σχέσεως οφέλους – κόστους και μελετώντας τις καταγραφές της Διεθνούς Οργάνωσης Δημόσιων Μεταφορών (U.I.T.P.) για την οικονομία των μεταφορών, αναφέρουμε συμπερασματικά τα εξής : Η εξασφάλιση των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα κάθε χώρας με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο αποτελεί βασική προϋπόθεση για την οικονομική της πρόοδο και την κοινωνική της ευημερία. Οι θετικές εξωτερικές οικονομίες των αστικών συγκοινωνιών και των μεταφορών συνολικά αποτελούν τον πιο σημαντικό λόγο που δικαιολογεί την παρέμβαση του κράτους για την εξασφάλιση της ικανοποιητικής αναπτύξεώς τους, όταν αυτό δε φαίνεται να μπορεί να γίνει με ικανοποιητικό τρόπο από τον ιδιωτικό τομέα. Ένα σημαντικό παράδειγμα θετικής εξωτερικής οικονομίας είναι ο πολλαπλασιασμός των θέσεων εργασίας, στις οποίες το κάθε άτομο έχει πρόσβαση στην πόλη ή στα περίχωρα της πόλεως. Είναι σαφές ότι αυτό αποτελεί ένδειξη της μεγάλης κοινωνικής συμβολής των αστικών συγκοινωνιών. Επιπλέον, αναφέρονται συνήθως και ορισμένοι ειδικότεροι λόγοι που δικαιολογούν την κρατική παρέμβαση στις αστικές συγκοινωνίες, όπως:

A) υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες το κράτος επιθυμεί την εξασφάλιση τακτικής συγκοινωνίας σε περιοχές με λίγους σχετικά κατοίκους, όπου δε θα ήταν δυνατό να καλυφθεί το κόστος μίας τακτικής συγκοινωνιακής γραμμής χωρίς επιχορήγηση από το κράτος.

B) υπάρχουν περιοχές στις οποίες κατοικούν κατά πλειοψηφία νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, τα οποία δε θα μπορούσαν να πληρώσουν το εισιτήριο π.χ. του αστικού λεωφορείου, εάν αυτό προσδιοριζόταν σε επίπεδο που θα εξασφάλιζε την ανάκτηση του κόστους των συγκοινωνιακών μέσων που εξυπηρετούν αυτές τις γραμμές.

Πρώτη και κύρια πηγή χρηματοδότησης για τις δημόσιες μεταφορές αποτελεί η είσπραξη του κομίστρου. Ωστόσο, οι πολιτικές τιμών συχνά καθορίζονται από τις δημόσιες αρχές και έχουν σχεδιασθεί για την επίτευξη διαφορετικών στόχων από την κερδοφορία. Μία από τις συνέπειες είναι ότι οι δομές των ναύλων **δεν** εκφράζουν απαραίτητα το πλήρες εμπορικό κόστος. Για παράδειγμα, στα ιδιωτικά ΚΤΕΛ στο λεκανοπέδιο Αττικής η τιμή του εισιτηρίου για να εκτελεστούν τα ίδια οχηματοχιλιόμετρα με τα δημόσια μέσα μεταφοράς ανέρχεται στα € 3,80 ενώ για τις δημόσιες συγκοινωνίες το ενιαίο εισιτήριο ανέρχεται στο € 1,00.

Ο δεύτερος οικονομικός πόρος για τα δημόσια δίκτυα αστικής μεταφοράς αποτελεί η χρέωση σε τρίτους για υπηρεσίες όπως η διαφήμιση ή η ενοικίαση ακινήτων (*κυρίως καταστήματα μέσα και γύρω από σταθμούς της δημόσιας συγκοινωνίας*). Το ποσό των δαπανών που καλύπτονται από αυτές τις δύο πηγές εσόδων διαφέρει από το ένα σύστημα στο άλλο, αλλά **σε καμία περίπτωση δεν καλύπτουν πλήρως το κόστος λειτουργίας και το κόστος των υποδομών παγκοσμίως.**

Σε αναγνώριση της κατάστασης αυτής, η χρηματοδότηση των μεταφορών περιλαμβάνει επίσης τη δημόσια χρηματοδότηση. Οι συγκοινωνίες σε όλες τις χώρες της Ευρώπης επιδοτούνται από τον

κρατικό προϋπολογισμό. Χαρακτηριστικά, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το κόστος του εισιτηρίου καλύπτει το 40% του κόστους δρομολογίου που αναλογεί στον επιβάτη, ενώ το υπόλοιπο 60% αποτελεί την κρατική επιδότηση. Στην Αθήνα, στο σύστημα αστικών συγκοινωνιών καταβάλλεται μόνο το 18% της προβλεπόμενης επιδότησης (βλ. **Πίνακα 1 – Παράρτημα**), με αποτέλεσμα να υπερχρεώνονται σε ένα ασύμφορο και υπέρογκο δανεισμό, μετατρέποντας τις ανεξόφλητες υποχρεώσεις του Δημοσίου απέναντι στις συγκοινωνίες σε **λογιστικά ελλείμματα** των αστικών συγκοινωνιών. Ο τρόπος υλοποίησης της παραπάνω διαδικασίας έχει σημαντικές συνέπειες στις οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. αφού όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά και στις Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού του ομίλου :

“(α) με το άρθρο 5, παρ. 5 του Ν.2669/98 καθορίζεται ότι :

« Η διαφορά του λειτουργικού κόστους και του καθοριζόμενου κάθε φορά κομίστρου, όπως προσδιορίζεται αυτό με την τιμολογιακή πολιτική, αποτελεί κοινωνική παροχή, η οποία αντισταθμίζεται με την καταβολή της διαφοράς (αντισταθμιστική καταβολή) από τον Κρατικό Προϋπολογισμό »

(β) με το άρθρο 5, παρ. 4 του Ν.2669 / 1998 καθορίζεται ότι :

« Για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α. διατίθεται από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Α. ποσοστό 2% εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρο και αντισταθμιστική καταβολή)»

(γ) η παράγραφος 18 του ίδιου άρθρου του Ν. 2669 / 1998 προβλέπει ότι εφόσον η αντισταθμιστική καταβολή για δημοσιονομικούς λόγους δεν καλύπτεται εξ’ ολοκλήρου με επιδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού, θα καλύπτεται με δάνεια που χορηγούνται με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου.

Ο συνδυασμός των παραπάνω διατάξεων σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα 2/3 τουλάχιστον της οφειλόμενης αντισταθμιστικής καταβολής καλύπτονται με δάνεια που χορηγούνται με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου έχει σημαντικές συνέπειες στην εμφάνιση της πραγματικής οικονομικής κατάστασης του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. τόσο στο σύνολό του όσο και σε κάθε μία από τις εταιρείες του, αφού :

- Η απαίτηση του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. από το Ελληνικό Δημόσιο μετατρέπεται ουσιαστικά σε υποχρέωση προς τους δανειστές του :

Ο Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 588/1997 (άρθρο 2 παρ. ε), του νόμου 2078/1992 (άρθρο 11 παρ. 1.ιβ) και του νόμου 2669/1998 (άρθρο 5), συνομολογεί δάνεια για λογαριασμό όλων των εταιρειών του Ομίλου τα οποία στη συνέχεια εκχωρεί στις θυγατρικές του εταιρείες, ανάλογα με τα ελλείμματά τους και τις ταμειακές ανάγκες τους, σύμφωνα με την παρ. 18 του άρθρου 5 του προαναφερθέντος νόμου 2669/1998, στην οποία προβλέπεται ότι το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής η οποία δεν καταβάλλεται σε μετρητά από το Ελληνικό Δημόσιο, δίνεται με μορφή εγγύησης για δανεισμό, με αναλογική εφαρμογή της παρ. 15 του ίδιου άρθρου, χωρίς να συνάπτονται ανάλογες δανειακές συμβάσεις, μεταξύ Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και των Ε.Φ.Σ.Ε.

Στα αποτελέσματα των εκάστοτε ατομικών οικονομικών καταστάσεων, τόσο της μητρικής εταιρείας Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. όσο και των θυγατρικών αυτής εταιρειών, εμφανίζονται οι χρεωστικοί τόκοι και τα λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα, τα ποσά των οποίων, αναλογούν στα κεφάλαια των αναληφθέντων δανείων από τις εταιρείες του Ομίλου, με τα οποία κάλυψαν τις ταμειακές τους ανάγκες.

Στις μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις των εκάστοτε ατομικών οικονομικών καταστάσεων των θυγατρικών εταιρειών του Ομίλου, εμφανίζονται οι για λογαριασμό τους αναληφθείσες δανειακές υποχρεώσεις, στις δε ατομικές καταστάσεις της μητρικής εταιρείας Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. εμφανίζεται το σύνολο των ληφθέντων δανείων για λογαριασμό όλων των εταιρειών του Ομίλου.

Τα δάνεια καταχωρούνται στην αξία τους μειωμένα με τα τυχόν άμεσα κόστη (όπου αυτά είναι σημαντικά) για την πραγματοποίηση της συναλλαγής.

Οι Διοικήσεις των εταιρειών του Ομίλου θεωρούν ότι τα επιτόκια που καταβάλλονται σε σχέση με τα συναφθέντα δάνεια, ισοδυναμούν με τα τρέχοντα εύλογα επιτόκια της αγοράς και συνεπώς, δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις οποιασδήποτε προσαρμογής της αξίας στην οποία απεικονίζονται οι υποχρεώσεις αυτές.

Οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ της παροχής (πλην των εξόδων απόκτησης) και της αξίας εξόφλησης αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων κατά τη διάρκεια της περιόδου των δανείων.

- Ταμειακές ροές του Ομίλου οι οποίες θα έπρεπε να εμφανίζονται στις λειτουργικές δραστηριότητες εμφανίζονται στις ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες, γεγονός το οποίο επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στις Καταστάσεις Ταμειακών Ροών των εταιρειών του Ομίλου και αντίστοιχα στις προβλέψεις απομείωσης των Συμμετοχών της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. στις θυγατρικές της.
- Εμφανίζονται αυξημένα τα χρηματοοικονομικά έξοδα του Ομίλου.
- Η ρύθμιση της παρ. 18 δεν κάνει κανένα συσχετισμό με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 4 & 5 και έτσι αν και φαινομενικά δεν διαφοροποιείται το τμήμα της αντισταθμιστικής καταβολής που καλύπτεται από δανεισμό ως προς το δικαίωμα του Ο.Α.Σ.Α. να παρακρατεί το προαναφερθέν ποσοστό του 2%, η Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. λογιστικοποιεί την απαίτησή της από τις θυγατρικές της εταιρείες μόνο για το τμήμα της αντισταθμιστικής καταβολής που καλύπτεται με επιδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού με αποτέλεσμα να επηρεάζονται σημαντικά οι οικονομικές καταστάσεις της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου που εντάσσονται στον Όμιλο Ο.Α.Σ.Α. (ΕΦΣΕ)”.

Ενημερωτικά θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εγκεκριμένη με αντίστοιχες Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις αντισταθμιστική καταβολή, την οποία οφείλει το Ελληνικό Δημόσιο στον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις του Νόμου 2669/1998, το τμήμα της που εγκρίθηκε να χορηγηθεί από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το τμήμα της που εγκρίθηκε να καλυφθεί με δανεισμό με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου εμφανίζεται στο σχετικό **Πίνακα 1** του Παραρτήματος .

Επιπρόσθετα, τη δυσμενή κατάσταση που καταγράφεται ανωτέρω εντείνουν τα προβλήματα των «ατιθάσεντων» λειτουργικών δαπανών, ένα μεγάλο μέρος των οποίων έχει να κάνει με την παραγωγικότητα της απασχόλησης. Καταγράφουμε την άποψη του Δρ. *Jean-Paul Rodrigue* (Πανεπιστήμιο Παρισίων *Panthéon-Sorbonne*), ως ε ν δ ε ι κ τ ι κ ή της επικρατούσας κατάστασης και στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας :

Μεταξύ των πλέον δύσκολων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είναι το επονομαζόμενο «κληρονομικό» κόστος (*Legacy Cost*) :

«Τα περισσότερα δημόσια συστήματα αστικής διαμετακόμισης χρησιμοποιούν “ιονισμένη” εργασία που χρησιμοποιείται επανειλημμένα σε απεργίες (ή για απειλή μίας απεργίας) και η οξύτητα των διαταραχών που δημιουργούν λειτουργεί ως μοχλός για τη διαπραγμάτευση ευνοϊκών συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων των παροχών της υγείας και της συνταξιοδότησης. Δεδομένου ότι οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είναι επιδοτούμενες, τα κόστη αυτά δεν αντικατοπτρίζονται στα εφαρμοζόμενα συστήματα είσπραξης του κομίστρου. Δεδομένου επίσης ότι οι περισσότερες κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν αυστηρούς δημοσιονομικούς περιορισμούς, επειδή η δημόσια συγκοινωνία αφορά τη διατηρησιμότητα των κοινωνικών υποχρεώσεων πρόνοιας, οι οργανισμοί που παρέχουν και εκτελούν τη δημόσια διαμετακόμιση αναγκάζονται να επανεκτιμήσουν τους προϋπολογισμούς τους, μέσω μίας αντιλαϊκής εφαρμογής διορθωτικών μέτρων μείωσης του λειτουργικού κόστους, τα οποία μέτρα συνδυάζουν υψηλότερες τιμές κομίστρου, ετεροχρονισμό της συντήρησης του τροχαίου υλικού και των υποδομών και τη διακοπή των συμβάσεων εργασίας. Η εποχή της μαζικής μεταφοράς, από “οργανισμούς πρόνοιας” που παρέχουν αμοιβές και παροχές πολύ πάνω από τα προσόντα και την παραγωγικότητα της εργασίας τους, μπορεί να πλησιάζει στο τέλος της».

Οι αστικές δημόσιες συγκοινωνίες στην Ευρώπη, θεωρούνται απαραίτητο στοιχείο για να στηριχθεί η οικονομική ανάπτυξη και οι κοινωνικές δραστηριότητες στις σύγχρονες πόλεις, και αυτός είναι ίσως ο κύριος λόγος για τον οποίο ο τομέας αυτός χαρακτηρίζεται έντονα από πολιτική ευαισθησία, αλλά και έχει υποβληθεί σε κρατική παρέμβαση σε όλο το μήκος της ιστορίας του συστήματος, κυρίως μέσω της “ρ ύ θ μ ι σ η ς” και των “ε π ι δ ο τ ή σ ε ω ν”. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες ωστόσο, ακόμα και στη Γαλλία **οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες έχουν καταστεί από μία κερδοφόρα βιομηχανία, με υψηλό μερίδιο αγοράς που κατείχαν, σε ζημιογόνες και στις περισσότερες περιπτώσεις με μειοψηφία του μεριδίου τους στην αγορά των μεταφορών εντός των μητροπολιτικών αστικών κέντρων.** Η κατάσταση αυτή της παρακμής σε συνδυασμό με τη σπανιότητα του δημοσίου χρήματος έχει αναγκάσει πολλές χώρες να επανεξετάσουν αυτόν τον τρόπο διακυβέρνησης.

Στα συμπεράσματά μας δε θα μπορούσαμε να μη συμπεριλάβουμε τα εμπειρικά αποτελέσματα της έρευνας που διεξήχθη κατά την περίοδο Μαρτίου – Ιουλίου 2005 στις Κάτω Χώρες από το “Πανεπιστήμιο Delft της Τεχνολογίας” σε συνεργασία με το “Πανεπιστήμιο Breda της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης” με επικεφαλείς τους καθηγητές **Van Goeverden** και **Peeters** και έφερε τίτλο «Οικονομικά ανεξάρτητα δημόσια μέσα μεταφοράς : Οι επιπτώσεις στο δημόσιο σύστημα μεταφορών στην Ολλανδία».

Συνοπτικά η ανωτέρω έρευνα, με την εφαρμογή μεθόδων συστηματικής και επιτόπιας παρακολούθησης της λειτουργίας του συστήματος των δημόσιων μέσων μεταφοράς ανέδειξε τα κάτωθι :

Σε πολλές χώρες της Ευρώπης, το σύστημα των δημόσιων μεταφορών άρχισε να αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα κατά τη διάρκεια του δευτέρου ημίσεως του 20^{ου} αιώνα. Το κόστος εργασίας στις δημόσιες αστικές μεταφορές αυξήθηκε έντονα, προκαλώντας τη δημιουργία λειτουργικών ελλειμμάτων. Στις Κάτω Χώρες, οι δημόσιες μεταφορές έχουν λειτουργήσει με ελλείμματα από τη δεκαετία του χίλια εννιάκοντα εξήντα (1960). Τα ελλείμματα καλύπτονται από επιχορηγήσεις της κυβέρνησης. Το αρχικό κίνητρο για την ολλανδική κυβέρνηση να παραχωρήσει επιδοτήσεις ήταν η διατήρηση της κοινωνικής λειτουργίας του δημόσιου στον τομέα των μεταφορών.

Με την πραγματικότητα αυτή να υφίσταται ως δεδομένο η έρευνα πραγματεύεται το ερώτημα, πώς η αναστολή των επιδοτήσεων για τις δημόσιες μεταφορές στις Κάτω Χώρες θα μπορούσε να επηρεάσει το δημόσιο σύστημα μεταφορών. Σήμερα, **το κόστος της διαμετακόμισης στις δημόσιες μεταφορές υπερβαίνει κατά πολύ τα έσοδα**, ιδίως στις αστικές και περιφερειακές μεταφορές. Για το σύνολο του συστήματος δημόσιων μεταφορών της Ολλανδίας περίπου το **ήμισυ των λειτουργικών δαπανών καλύπτονται από τα έσοδα**. Τα έσοδα ως προς το κόστος ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των εκτελεστικών φορέων του συγκοινωνιακού έργου. Είναι χαμηλότερη για τις αστικές συγκοινωνίες στο επίπεδο του δρόμου (25% έως 30%), ακολουθούμενη από τις περιφερειακές μεταφορές με λεωφορεία και τρένα στις αγροτικές περιοχές (35% έως 40%). Τα έσοδα του υπόγειου συστήματος (μέσα σταθερής τροχιάς) πληρούν το ήμισυ (50%) των εξόδων, ενώ τα έσοδα των φορέων των τοπικών ηλεκτρικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών καλύπτουν τα δύο τρίτα (2/3) αυτών.

Τα πιο αποτελεσματικά μέτρα που προκρίθηκαν από τη συγκεκριμένη έρευνα ήταν «γροθιά στο στομάχι» για το κοινωνικό προφίλ της Ολλανδικής Κυβέρνησης αφού προκειμένου για τη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων, απαιτείται μείωση των μισθών και αυξανόμενη ταχύτητα των οχημάτων μαζικής μεταφοράς, για παράδειγμα με τη διεύρυνση των διαστημάτων διακοπής διελεύσεων. Οι καταγραφές αυτές για τη μείωση του κόστους αναλύονται ως :

1. Μείωση του κόστους ιδιοκτησίας του στόλου κατά 50%. Στις δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται τόσο οι αποσβέσεις όσο και οι πληρωμές τόκων.
2. Μείωση των μισθών των εργαζομένων κατά 50%.
3. Δίπτυχο στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας των οχημάτων (μέγιστη ταχύτητα επιτάχυνσης και επιβράδυνσης) και μείωση στο ήμισυ του μέσου χρόνου ακινητοποίησης.
4. Διπλασιασμός της απόστασης μεταξύ διαδοχικών στάσεων και σταθμών, με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν έχει καμία επίδραση σχετικά με το μέσο κόστος λειτουργίας του σταθμού.

Τελική κατάληξη : Και στις δύο περιπτώσεις, η αναστολή των επιδοτήσεων θα έχει σοβαρές αρνητικές συνέπειες για την αστική και την περιφερειακή προσφορά μεταφορών. Το επίπεδο των υπηρεσιών θα μειωθεί και οι ναύλοι θα αυξηθούν σημαντικά. Κατά συνέπεια, η ζήτηση θα μειωθεί.

Δυστυχώς οι ανωτέρω καταγραφές και τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η έρευνα στις Κάτω Χώρες, έγιναν αδυσώπητα επίκαιρα και τέθηκαν σε ένα επιτακτικό πλαίσιο θεσμικών αναδιαρθρώσεων στη λειτουργία του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της Ελληνικής πρωτεύουσας 5 χρόνια αργότερα.

Συντριπτικά επίσης είναι και τα στοιχεία που αντλούμε από την Αμερικανική Ένωση Δημόσιων Συγκοινωνιών (A.P.T.A.) και στα οποία αναγνωρίζουμε συμπερασματικά μία αξιοσημείωτη ομοιότητα με το «αθηναϊκό γίγνεσθαι» του δημόσιου συστήματος αστικής διαμετακόμισης :

Τα συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών αντιμετωπίζουν πρωτόγνωρες προκλήσεις στον τομέα της χρηματοδότησης, λόγω της ευρείας και ραγδαίας μείωσης των εσόδων και έχουν αναγκασθεί να αναλάβουν μία σειρά από κρίσιμες δράσεις, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν : *α)* αύξηση των ναύλων (*κομίστρων*), *β)* περικοπή των παρεχόμενων υπηρεσιών, *γ)* μείωση θέσεων απασχόλησης για την τιθάσευση του κόστους των εργαζομένων, και όλα αυτά σύμφωνα με μία νέα έκθεση που δημοσιεύτηκε από την Αμερικανική Ένωση Δημόσιων Συγκοινωνιών (A.P.T.A.) το Μάρτιο του έτους 2010.

Η έκθεση αυτή, η οποία αναφέρεται στις επιπτώσεις της ύφεσης στις Δημόσιες Υπηρεσίες Συγκοινωνιών, δείχνει ότι από την 1^η Ιανουαρίου 2009, και για το 84 τοις εκατό (84%) των δημόσιων συστημάτων διαμετακόμισης αποφασίστηκε αύξηση της τιμής στους ναύλους, περικοπή υπηρεσιών (*ζημιογόνων δρομολογίων*), ή τουλάχιστον ετέθη ο σκοπός να επιβληθούν κάποιες από αυτές τις δράσεις. Πενήντα εννέα τοις εκατό (59%) των δημόσιων συστημάτων διαμετακόμισης ανέφεραν ότι έχουν ήδη περικόψει υπηρεσίες ή αύξησαν τις τιμές των ναύλων (*κόμιστρα*).

Οι περικοπές υπηρεσιών που έχουν είτε υλοποιηθεί είτε θα ληφθούν υπόψη για τη μελλοντική δράση των εκτελεστικών φορέων συγκοινωνιών περιλαμβάνουν: *i)* μείωση των επιδόσεων (*αναπροσαρμογή συχνότητας διέλευσης*) κατά τις ώρες αιχμής σε ποσοστό 56%, *ii)* μείωση υπηρεσιών (*δρομολογίων*) εκτός των ωρών αιχμής σε ποσοστό 62% και *iii)* μειώσεις στην γεωγραφική κάλυψη σε ποσοστό 40%.

Η σοβαρότητα της κατάστασης λόγω της ένδειας χρηματοδότησης είναι εμφανής, με επτά στους δέκα φορείς δημόσιων συστημάτων διαμετακόμισης (70%), να προβάλλουν τις ελλείψεις και τα ελλείμματα του προϋπολογισμού τους για το επόμενο φορολογικό έτος. Σύμφωνα με την έκθεση, τα δημόσια συστήματα διαμετακόμισης έχουν λάβει σημαντικά μέτρα για τη μείωση των δαπανών του προσωπικού. Συνολικά, στο 68 τοις εκατό (68%) των δημόσιων συγκοινωνιακών συστημάτων έχουν εξαλειφθεί θέσεις ή υπάρχει πρόθεση να γίνει πράξη η περικοπή θέσεων εργασίας στο άμεσο μέλλον. Σχεδόν στους μισούς (47%) φορείς των δημόσιων συστημάτων διαμετακόμισης έχουν σημειωθεί απολύσεις εργαζομένων ή υπάρχουν σκέψεις απολύσεων στο μέλλον. Επιπλέον, οι περισσότεροι από τους μισούς (54%) φορείς των δημοσίων συστημάτων μεταφοράς προκειμένου να ανταποκρίνονται στην αποστολή τους έχουν μεταφέρει ρευστά διαθέσιμα από τη χρήση των κεφαλαίων για τις πράξεις λειτουργίας σε κάλυψη ληξιπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων, γεγονός που επιδεινώνει τις προσπάθειες για διατήρηση των συστημάτων σε καλή επιχειρησιακή κατάσταση.

«Τα μέσα μαζικής μεταφοράς διέρχονται μία κρίση χρηματοδότησης και δημιουργείται μία αρνητική επίπτωση στα εκατομμύρια των επιβατών οι οποίοι εξαρτώνται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς κάθε

ημέρα», δήλωσε ο Πρόεδρος της Α.Ρ.Τ.Α. κος William Millar. «Το αποτέλεσμα αυτής της έρευνας είναι ζοφερό, καθώς πολλά συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών αντιμετωπίζουν μεγάλες ελλείψεις του προϋπολογισμού λόγω της μείωσης των κρατικών και τοπικών εσόδων. Όσο η κακή αυτή πραγματικότητα που διαμορφώνεται σήμερα συνεχίζεται, όλο και περισσότερες δραστικές περικοπές των υπηρεσιών, αυξήσεις των ναύλων, απολύσεις, και αναβολές σε επενδυτικά σχέδια θα προκύψουν, εάν το πρόβλημα αυτό δεν αντιμετωπιστεί. Καλώ το Κογκρέσο να εγκρίνει την παροχή ομοσπονδιακών κονδυλίων για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων κατά τη διάρκεια αυτής της οικονομικής ύφεσης. Αυτή η κρίση χρηματοδότησης δεν πηγαίνει μακριά. Χωρίς βοήθεια από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση, οι επιβάτες σύντομα θα περιμένουν και θα αναμένουν μάταια πίσω από το κράσπεδο του πεζοδρομίου ή του σταθμού» ανέφερε με σκωπτική διάθεση ολοκληρώνοντας τις δηλώσεις του ο κος Millar.

Ολοκληρώνοντας, αναφέρουμε ως κατακλείδα των συμπερασμάτων τον κανόνα που θεωρούμε ότι διαμορφώνεται από τα ευρήματα της εμπειρικής έρευνας, τόσο της ποσοτικής, μέσω της χρησιμοποίησης διαφόρων αριθμοδεικτών για την ανάδειξη των τιμών κρίσιμων μεγεθών (π.χ. λειτουργικό κόστος), όσο και της ποιοτικής, η οποία προσπαθεί να ανιχνεύσει τις δεσμεύσεις που αντιμετωπίζουν ως Δημόσιες Επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας τα δημόσια συστήματα αστικών συγκοινωνιών :

Παντού οι αστικές συγκοινωνίες έχουν ελλείμματα και ιδιαίτερα υψηλά κόστη λειτουργίας επειδή επιτελούν κοινωνική υπηρεσία. Χρησιμοποιούνται από τα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα και γι' αυτό επιδοτούνται από το κράτος. Το κόμιστρο πρέπει να είναι χαμηλό και η συχνότητα των δρομολογίων ανεκτή. Η δημόσια επιδότηση συνεπώς των αστικών συγκοινωνιών στις πρωτεύουσες όλων των ευρωπαϊκών χωρών αλλά και παγκοσμίως είναι απαραίτητος κανόνας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το Σύστημα των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας



Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ)

Επιτελικός Φορέας υπεύθυνος για το σχεδιασμό, συντονισμό (λειτουργικό, τιμολ. πολιτικής), παροχής συγκοινωνιακού έργου των ΜΜΜ στην ευρύτερη περιοχή της Πρωτεύουσας

2

Χαρακτηριστικά μεγέθη Συγκοινωνιακού Έργου

	ΕΘΕΛ	ΗΛΠΑΠ	ΗΣΑΠ	ΑΜΕΛ	ΤΡΑΜ	ΠΡΟΑΣΤ
Γραμμές	313	23	1	2	3	2
Μήκος (2 κατ.)	7.000 χλμ.	356 χλμ.	51 χλμ.	97 χλμ.	49 χλμ.	138 χλμ.
Σταθμοί/στάσεις	7.800		24	31	48	18
Δρομολόγια (ημερησίως)	16.160	2.554	278	497	370	91
Οχήματα (καθημερινή λειτουργία)	1.788	279	34 συρμοί	31 συρμοί	25 συρμοί	12 συρμοί
Στόλος οχημάτων	2.091	366	237	294	35 συρμοί	12 συρμοί
Επιβάτες (ημερησίως)	1.540.000	317.000	486.000	701.000	60.000	16.000
Οχημ/χιλιομ. (ετησίως)	110,7 εκ.	12,1 εκ.	23,1 εκ.	26,9 εκ.	2,3 εκ.	2,5 εκ.

ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ: 3.120.000 επιβάτες

5

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ & ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΗ ΣΤΟΝ Ο.Α.Σ.Α. ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ

Κ.Υ.Α. Υπ.Οικονομίας- Οικονομικών και Υποδομών- Μεταφορών & Δικτύων	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΣΤΗΝ Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.	ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΡΑΤ.ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟ	ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ ΝΑ ΚΑΛΥΦΘΕΙ ΜΕ ΔΑΝΕΙΣΜΟ
588/75/30.3.2000 Αντισταθμιστική 1999	Η διάταξη του Ν.2669/98 για την αντισταθμ.καταβολή δεν υλοποιήθηκε (προβλεπόταν από το Νόμο) και αντί αυτής δόθηκε επιδότηση 43.000.000.000δρχ (€ 126.192.223) βάσει του Ν.2175/93		
A-13223/679/25.8.2000 Αντισταθμιστική 2000	Δεν καθορίστηκε με βάση τις διατάξεις του Ν.2669/98	44.991.138.775 δρχ ή € 132.035.624	Δεν καθορίστηκε με βάση τις διατάξεις του Ν.2669/98
A-5560/403/20.3.2001 Αντισταθμιστική 2001	Δεν καθορίστηκε με βάση τις διατάξεις του Ν.2669/98 αν και προσδιορίζονται οι συντελεστές υπολογι- σμού της (προϋπολ. έξοδα εκμετάλλευσης - προϋπολ. έσοδα από κόμιστρα)	34.000.000.000 δρχ ή € 99.779.897	Δεν καθορίστηκε με βάση τις διατάξεις του Ν.2669/98 και έναντι του προσδιοριζόμενου με βάση το Νόμο και τα λοιπά στοιχεία της ΚΥΑ ποσού (187.330.000.000 δρχ προϋ- πολογιζόμενα έξοδα εκμετάλλευσης, μείον 75.568.000.000 δρχ προϋπολ. έσοδα από κόμιστρα, μείον την εγγεκριμένη χορήγηση 34.000.000.000δρχ από τον Κρατικό προϋπολογισμό = 77.762.000.000 δρχ ή € 228.208.363) προβλέπεται η χορήγηση εγγύησης για δανεισμό 54.193.000.000 δρχ ή € 159.040.352
A-5787/332/29.1.2002 Αντισταθμιστική 2002	€ 364.807.000	€ 117.390.000	€ 247.417.000
A-60712/4576/23.12.2002 Αντισταθμιστική 2003	€ 375.699.000	€ 121.000.000	€ 254.699.000
A-62477/4641/1.12.2003 Αντισταθμιστική 2004	€ 447.541.500	€ 121.500.000	€ 326.041.500
A-58263/5088/04/25.4.05 Αντισταθμιστική 2005	€ 453.131.000	€ 130.000.000	€ 323.131.000
A-15078/1118/23.5.2006 Αντισταθμιστική 2006	€ 525.890.000	€ 130.000.000	€ 395.890.000
ΥΜΕ/69491/5877/06/ 26.01.2007 Αντισταθμιστική 2007	€ 502.374.000	€ 132.000.000	€ 370.374.000
A-1654/227/14.4.2009 Αντισταθμιστική 2008	€ 534.513.000	€ 135.000.000	€ 399.513.000
A-69092/6045/14.4.2009 Αντισταθμιστική 2009	€ 610.371.660	€ 140.000.000	€ 470.371.660

Πηγή : Σημειώσεις επί του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α.

(σε χιλ. ευρώ)

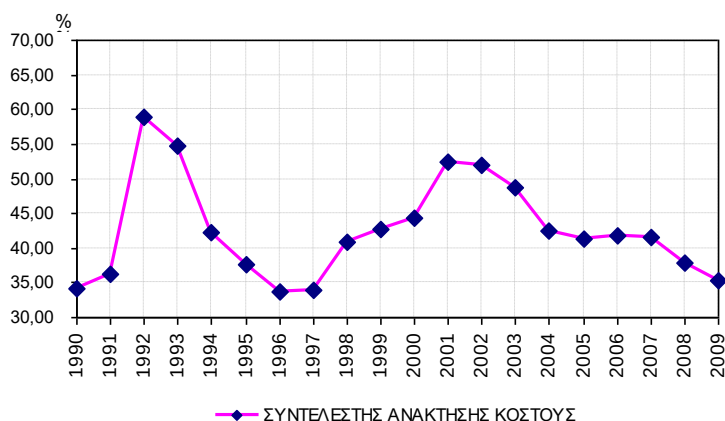
ΕΤΗ	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΚΟΜΙΣΤΡΑ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ
1990	51.604	151.434	34,08%
1991	58.979	163.152	36,15%
1992	35.272	59.897	58,89%
1993	36.308	66.345	54,73%
1994	85.297	202.122	42,20%
1995	90.952	241.189	37,71%
1996	88.009	262.040	33,59%
1997	99.322	291.739	34,04%
1998	119.081	291.260	40,88%
1999	130.867	305.975	42,77%
2000	151.240	341.095	44,34%
2001	207.523	395.499	52,47%
2002	211.508	407.810	51,86%

2003	224.000	459.085	48,79%
2004	238.911	562.541	42,47%
2005	235.612	571.042	41,26%
2006	257.873	617.342	41,77%
2007	277.271	665.799	41,64%
2008	274.521	726.800	37,77%
2009	271.192	768.105	35,31%

Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

Συντελεστής Ανάκτησης Κόστους Σ.Α.Σ.Α.



Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Αποτελέσματα χρήσεων ΟΑΣΑ και Φορέων μετά την επιδότηση του Ελληνικού Δημοσίου

(χιλ. ευρώ)

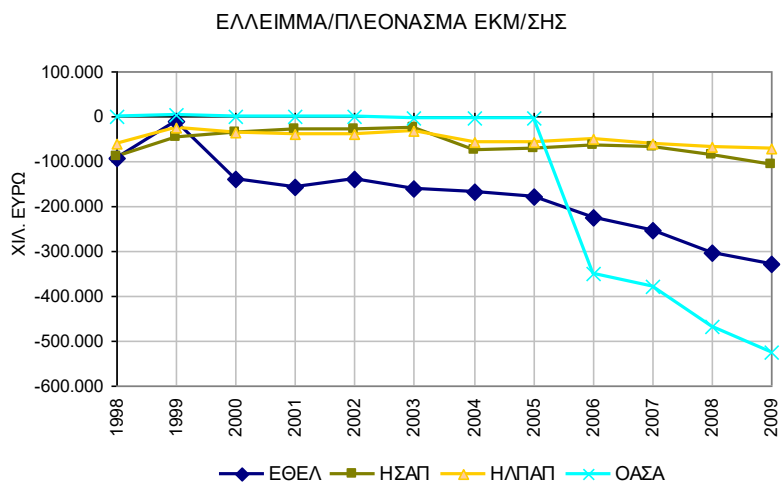
Ε Τ Η	ΕΘΕΛ	ΗΣΑΠ	ΗΛΠΑΠ	ΟΑΣΑ
1998	-93.706	-88.870	-60.694	210
1999	-11.926	-45.809	-25.741	1.926
2000	-139.019	-35.911	-35.620	1.064
2001	-156.131	-29.824	-39.765	65
2002	-140.264	-27.607	-39.085	-654
2003	-159.137	-25.816	-31.842	-2.164
2004	-167.343	-74.552	-55.909	-4.582
2005	-177.570	-70.831	-55.754	-4.497
2006*	-226.706	-63.855	-49.194	-350.168
2007*	-254.869	-67.906	-61.960	-379.988
2008*	-304.498	-87.362	-66.601	-468.796
2009*	-327.639	-105.634	-70.772	-523.796

(*) Μετά την εφαρμογή των Δ.Π.Χ.Α.

Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α.

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

Αποτελέσματα Χρήσεων μετά την επιδότηση



Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Οι συντελεστές Fare box σε όλο τον κόσμο

Ο παρακάτω πίνακας αναγράφει ποσοστά fare box (ανάκτησης κόστους) για ορισμένα συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών σε όλο τον κόσμο.

Αναλογία των ναύλων με λειτουργικές δαπάνες για δημόσια συστήματα μεταφορών (%)		
Σύστημα	Αναλογία	Έτος
Ασία		
Χονγκ Κονγκ (MTR)	149%	2007 ^[3]
Οσάκα (Σιδηροδρόμων Hankyu)	123%	1991 ^[4]
Οσάκα (OMTB)	137%	1991 ^[4]
Ταϊπέι (MRT)	119%	2006 ^[5]
Teito RTA (τώρα Τόκιο Μετρό)	170%	1991 ^[4]
Ευρώπη		
Βρυξέλλες	28%	1991 ^[4]
Κοπεγχάγη	52%	1991 ^[4]
London Underground	~ 100%	2004 ^[6]
Μιλάνο	28%	1991 ^[4]
Μόναχο	42%	1991 ^[4]
Παρίσι (RATP)	43%	1991 ^[4]
Στοκχόλμη	44%	1996 ^[7]
Βιέννη	50%	1991 ^[4]
Ζυρίχη	66%	1991 ^[4]

Βόρεια Αμερική		
Ατλάντα (MARTA)	31,8%	2007 [8]
Austin (CMTA)	9%	2007 [9]
Boston (MBTA)	43,7%	2002 [10]
Σικάγο (CTA)	44,3%	2002 [10]
Κλήβελαντ (GCRTA)	21,5%	2002 [10]
Ντάλας (DART)	28,4%	2008 [11]
Detroit (DDOT)	13,9%	2002 [12]
Edmonton (ETS)	39,4%	2007 [13]
Harrisburg, PA (CAT)	35,0%	2005
Las Vegas Monorail	56,0%	2006 [14]
Long Island (MTA)	26,6%	2009 Q1 [15]
Λος Άντζελες (LACMTA)	30,6%	2004 [16]
Maryland	26,3%	2002 [10]
Μαϊάμι	16,1%	2002 [10]
Μόντρεαλ (EEM)	57,1%	2006 [17]
Νέα Υόρκη (MTA)	36%	2009 Q1 [18]
Νέα Υόρκη / Connecticut (MTA)	36,2%	2009 Q1 [19]
Νέα Υόρκη / New Jersey (PATH)	41%	2002 [10]
New Jersey (NJT)	56%	2001 [20]
Orlando (Lynx)	26%	2006 [21]
Οττάβα (OC Transpo)	43,2%	2007 [22]
Φιλαδέλφεια (διαφράγματα)	58,6%	2002 [10]
Pierce County, WA	13%	2009 [23]
Φιλαδέλφεια / New Jersey (PATCO)	61,4%	2002 [10]
Puget Sound Περιφέρεια (King County Metro)	19,1%	2006 [24]
Puget Sound Περιφέρεια (Sound Transit)	22,2%	2007 [25]
San Francisco Bay Περιοχή (BART)	45%	2007 [26]
San Francisco Bay Περιοχή (Caltrain)	41%	2006 [27]
Staten Island (MTA)	15,2%	2002 [10]
Τορόντο (TTC)	73,8%	2008 [28]
Τορόντο, Hamilton και την περιοχή (GO Transit)	88,4%	2008 [29]
Βανκούβερ (Translink)	49,8%	2009 [30]
Washington, DC (WMATA)	61,6%	2002 [10]

Notes

1. <http://www.mercerhr.com/summary.jhtml?idContent=1173370>>Mercer Human Resources Consulting QOL Reports c2005
2. <http://www.icta.org/doc/Real%20Price%20of%20Gasoline.pdf>
3. http://www.mtr.com.hk/eng/investrelation/annualresult2007/MTR_annual_2007_final_web.pdf#page=21
4. http://www.jrtr.net/jrtr29/pdf/f12_sho.pdf
5. <http://www.trtc.com.tw/img/all/A61/report2006.pdf#page=45>
6. House of Commons Public Accounts [2005](#)
7. [International Transit Studies Program](#)
8. [MARTA FY2007 annual report](#)

9. http://204.68.195.57/ntdprogram/pubs/profiles/2007/agency_profiles/6048.pdf NTD agency profile 2007
10. [a b c d e f g h i i](http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1215/is_7_205/ai_n6150069) "Farebox recovery: how 14 systems compare". *Railway Age*. 2004-07-01. http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1215/is_7_205/ai_n6150069.
11. <http://www.dart.org/about/aboutdart.asp>
12. http://www.ntdprogram.gov/ntdprogram/pubs/dt/2002/PDF_files/2002_Table_26.pdf
13. [City of Edmonton](#)
14. Calculation based on figures of "\$159,000 needed daily to cover operating costs and debt service" and "falling as much as \$70,000 a day short". Sofradzija, Omar (2006-02-11). "[Monorail rating, ridership go down: Bleak outlook puts bond sale at risk](#)". http://www.reviewjournal.com/lvrj_home/2006/Feb-11-Sat-2006/news/5833357.html. Retrieved 2007-06-30.
15. Long Island Rail Road Financial Ratios [Mar 2009](#)
16. http://www.mta.net/about_us/finance/pdf/sandp2004.htm Standard & Poors Credit Rating 2004
17. <http://www.stcum.qc.ca/English/en-bref/a-rapfin06.pdf>
18. New York City Transit Financial Ratios [March 2009](#)
19. Metro-North Railroad Financial Ratios [Mar 2009](#)
20. http://www.ct.gov/dotinfo/lib/dotinfo/nhr/docs/Chapter-7-Ridership_Fare_Revenue_and_Cost_Database.pdf CT Ridership Fare Revenue and Cost Database
21. [Transit Performance Measures Matrix 09-October-1997](#)
22. [Facts - Funding](#)
23. [\[1\]](#)
24. [King County Metro System Snapshot](#)
25. [Q4 2007 Financial Report](#)
26. http://www.bart.gov/docs/FY2007_financials.pdf BART 2007 Audited Financial Report. Page 12.
27. http://www.caltrain.org/srtp/pdf/2008-2017/06_FINAL_CaltrainSRTP_022008_Ch3.pdf Caltrain Short Range Transit Plan FY2008-FY2017
28. [TTC Annual Report, 2008](#)
29. [GO Transit: Year in Review 2007-08](#)
30. <http://www.translink.ca/~media/documents/about%20translink/annual%20reports/2009%20translink%20annual%20report.ashx>

Πηγή : U.I.T.P.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Παραγόμενο Έργο (Οχηματοχιλιόμετρα)

ΦΟΡΕΙΣ	2006	2007	2008	2009
Ε.Θ.Ε.Λ.	117.992.233	111.209.623	110.722.732	113.063.915
Η.Σ.Α.Π.	23.726.466	22.994.144	23.135.585	16.052.717
Η.Λ.Π.Α.Π.	10.904.218	10.692.257	12.029.419	12.019.553
Α.Μ.Ε.Λ.	23.831.825	27.006.855	26.905.531	24.943.965
TRAM	2.385.401	2.347.567	2.367.715	2.341.034
ΣΥΝΟΛΟ	178.840.143	174.252.453	175.162.990	168.423.193

Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Ετήσια επιβατική κίνηση

ΦΟΡΕΙΣ	2006	2007	2008	2009
Ε.ΘΕ.Λ.	413.292.350	423.509.574	421.080.000	419.073.000
Η.Λ.Π.Α.Π.	88.442.626	91.815.297	92.200.000	92.008.000
Η.Σ.Α.Π.	135.821.809	148.725.181	149.050.000	131.103.000
Α.ΜΕ.Λ.	177.363.555	185.719.257	193.100.000	189.260.000
ΤΡΑΜ	14.488.146	18.729.130	19.800.000	20.010.000
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	2.741.216	3.345.974	3.500.000	4.050.000
ΣΥΝΟΛΟ	832.149.702	871.844.413	878.730.000	855.504.000

Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

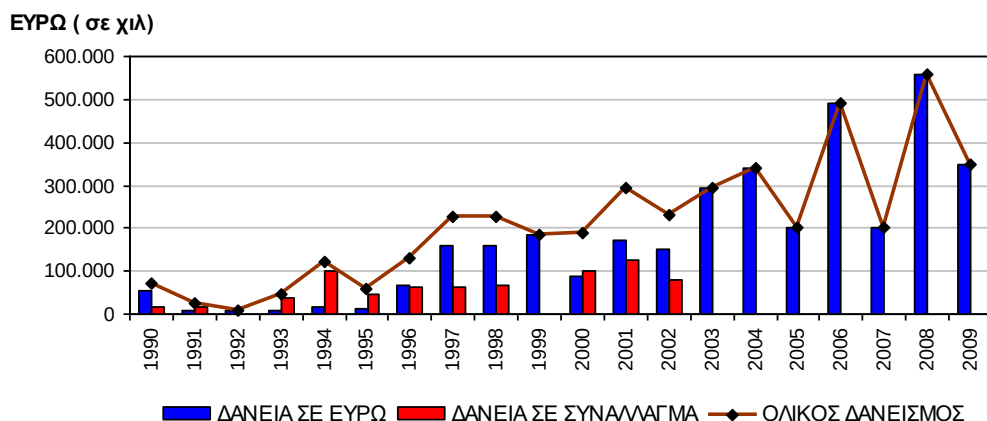
Δανεισμός για την κάλυψη ελλειμμάτων και την υλοποίηση επενδύσεων (χιλ. ευρώ)

ΕΤΗ	ΕΥΡΩ					ΣΥΝΑΛ.					ΟΛΙΚΟΣ
	ΕΘΕΛ	ΗΣΑΠ	ΗΛΠΑΠ	ΟΑΣΑ	ΟΜΙΛΟΣ	ΕΘΕΛ	ΗΣΑΠ	ΗΛΠΑΠ	ΟΑΣΑ	ΟΜΙΛΟΣ	ΔΑΝΕΙΑ
1990	37.538	10.351	6.465		54.354	10.891	7.061	607		18.559	72.913
1991	4.989	2.641	1.174		8.804	6.016	8.584	877		15.478	24.282
1992	4.989	2.641	1.174		8.804						8.804
1993	4.989	2.641	1.174		8.804	5.036	30.357	1.285		36.678	45.482
1994	9.978	5.282	2.348		17.608	13.852	26.679	1.872	59.677	102.081	119.689
1995		13.206			13.206	16.264	18.389	2.993	9.101	46.747	59.953
1996	33.115	15.454	20.396		68.966	12.966	35.052	2.870	10.917	61.805	130.770
1997	63.786	40.302	57.321		161.409	16.296	32.813	2.054	13.723	64.886	226.295
1998	97.969	33.523	26.776		158.269	33.608	30.037	2.043	854	66.541	224.810
1999	145.773	7.574	30.952		184.299						184.299
2000	50.251	19.263	18.527		88.041	53.710	40.549	5.690		99.949	187.990
2001	90.030	29.487	39.523	11.739	170.779	50.795	68.428	5.593		124.816	295.595
2002	111.943	35.053	3.004		150.000	37.826	40.592	2.635		81.053	231.053
2003	133.231	131.191	30.578		295.000						295.000
2004	167.779	107.526	64.695		340.000						340.000
2005	143.410	30.109	20.253	6.228	200.000						200.000
2006	317.526	92.095	62.526	17.363	489.510						489.510
2007	153.823	21.346	22.980	2.791	200.940						200.940
2008	362.470	130.688	62.980	3.862	560.000						560.000
2009	245.146	51.839	50.995	2.020	350.000						350.000

Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

Δανεισμός Φορέων



Πηγή : Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. Ο.Α.Σ.Α

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 2009

Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.

- Ολοκληρώθηκε η προσωρινή παραλαβή των 320 νέων λεωφορείων diesel (220 αστικά midi και 100 αστικά αρθρωτά 18 μέτρων). Η σύμβαση για την προμήθεια 200 λεωφορείων με κινητήρα Φυσικού Αερίου (CNG) υπογράφηκε το Μάιο του 2010.
- Πραγματοποιήθηκαν τεχνικά έργα ανακαίνισης και αναμόρφωσης στα υφιστάμενα Αμαξοστάσια, στην Επισκευαστική Βάση καθώς και στα Κεντρικά Γραφεία.
- Πραγματοποιήθηκε η κατασκευή και συντήρηση του υφιστάμενου υλικού θέσης (στάσεις, σταθμαρχία - εκδοτήρια, οικίσκοι, κ.α.).
- Ολοκληρώθηκαν οι προμήθειες μηχανολογικού εξοπλισμού των υφιστάμενων Αμαξοστασίων και της Επισκευαστικής Βάσης.
- Έγινε η οριστική παραλαβή του έργου «Κατασκευή δικτύου δομημένης καλωδίωσης», ενώ ολοκληρώθηκαν τα έργα «Ανάπτυξη Πληροφοριακών Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης (ERP)» και «Ανάπτυξη Πληροφοριακού Συστήματος Τεχνικής Συντήρησης Στόλου & Διαχείρισης Υλικών /Ανταλλακτικών».
- Ολοκληρώθηκε η μελέτη και τα τεύχη δημοπράτησης του διαγωνισμού για την κατασκευή του νέου αμαξοστασίου της Ανθούσας, με χρηματοδότηση από το Γ' Κ.Π.Σ.

Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.

- Ολοκληρώθηκε το έργο της μερικής αντικατάστασης - ανακαίνισης του εξοπλισμού σε 12 παλαιούς υποσταθμούς έλξεως.
- Ολοκληρώθηκε η οριστική μελέτη για το έργο της υπογειοποίησης της γραμμής από Φάληρο προς Πειραιά.
- Ξεκίνησε η μελέτη επέκτασης του δικτύου από την Κηφισιά προς Αγ. Στέφανο.
- Είναι σε εξέλιξη το έργο της ανακατασκευής της επιδομής – υποδομής της γραμμής που αφορά στην πλήρη ανακαίνιση της υποδομής και επιδομής και στην ενίσχυση των τοιχωμάτων της σήραγγας Μοναστηράκι – Ομόνοια.
- Ολοκληρώθηκε η Μελέτη Εφαρμογής και τα Τεύχη Δημοπράτησης για την ανακατασκευή της Επισκευαστικής Βάσης στον Πειραιά.
- Ολοκληρώθηκε η κατασκευή αντιθορυβικών πετασμάτων στο σταθμό Φαλήρου.
- Ολοκληρώθηκε η κατασκευή και εγκατάσταση του συστήματος αναγγελίας σταθμού εντός των οχημάτων.
- Ολοκληρώθηκε η προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού ηλεκτρονικής πληροφόρησης μέσω οθονών προβολής στους σταθμούς.

Η.Α.Π.Α.Π. Α.Ε.

- Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες για την κατασκευή του νέου κτιριακού συγκροτήματος αμαξοστασίου των τρόλεϊ στην περιοχή του Ρούφ.
- Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες εκσυγχρονισμού και επισκευής των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων του Αμαξοστασίου της πλατείας Αττικής.
- Ολοκληρώθηκε το έργο «Προμήθεια και εγκατάσταση του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος» (ERP) με χρηματοδότηση από το Γ' Κ.Π.Σ.
- Αντικαταστάθηκαν παλαιοί και τοποθετήθηκαν νέοι στύλοι στο εναέριο δίκτυο, καθώς επίσης πραγματοποιήθηκαν προμήθειες μηχανημάτων και εξοπλισμού για τον εκσυγχρονισμό των αμαξοστασίων.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

$$\begin{array}{l} \text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ} \\ \text{ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ} \\ \text{(OPERATING RATIO)} \end{array} = 100 \times \frac{\text{ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ +} \\ \text{ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
553.876.046,87	646.379.676,15	698.436.641,92	716.239.520,06
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
314,51%	355,21%	386,13%	381,38%

$$\begin{array}{l} \text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ} \\ \text{ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ} \\ \text{(OPERATING EXPENSES TO NET SALES RATIO)} \end{array} = 100 \times \frac{\text{ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ} \\ \text{ΕΞΟΔΑ}}{\text{ΚΑΘΑΡΕΣ} \\ \text{ΠΩΛΗΣΕΙΣ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
54.834.636,85	64.746.700,57	67.736.022,79	87.129.486,27
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
31,14%	35,58%	37,45%	46,39%

$$\begin{array}{l} \text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟΤ/ΤΑ} \\ \text{ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΜΟΙΒΕΣ} \\ \text{ΤΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ} \\ \text{(TRADING PROFIT TO WAGES)} \end{array} = 100 \times \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ} \\ \text{ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ} \\ \text{ΑΠΟΤ/ΤΑ}}{\text{ΑΜΟΙΒΕΣ} \\ \text{ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
-349.806.022,47	-397.564.168,92	-470.695.941,23	-525.311.907,56
314.989.317,71	341.097.643,97	366.333.151,81	388.621.733,43
-111,05%	-116,55%	-128,49%	-135,17%

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΣΟ
ΑΡΙΘΜΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
(RATIO OF FIXED ASSETS TO AVERAGE
NUMBER OF EMPLOYEES)

$$= \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ}}{\text{ΜΕΣΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
1.472.304.168,44	1.425.145.847,62	1.383.721.460,58	1.384.500.132,99
9.754	9.679	9.917	9.690
150.943,63	147.241,02	139.530,25	142.879,27

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΟΙΒΩΝ ΠΡΟΣ
ΜΕΣΟ ΑΡΙΘΜΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
(RATIO OF TOTAL WAGES TO AVERAGE
NUMBER OF EMPLOYEES)

$$= \frac{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΟΙΒΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ}}{\text{ΜΕΣΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
314.989.317,71	341.097.643,97	362.277.287,10	388.621.733,43
9.754	9.679	9.917	9.690
32.293,35	35.241,00	36.530,94	40.105,44

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
(RATIO OF ACCUMULATED
DEPRETIATION TO NEW
INVESTMENTS)

$$= 100 \times \frac{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ}}{\text{ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΞΙΑΣ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΩΝ ΠΑΓΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
72.721.546,93	73.235.366,74	73.826.053,16	78.637.349,67
23.052.689,59	31.290.265,39	40.510.684,41	110.453.460,53
315,46%	234,05%	182,24%	71,20%

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤ.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} = 100 \times \frac{\text{ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
47.552.983,34	53.046.230,11	51.569.232,20	57.519.411,44
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
27,00%	29,15%	28,51%	30,63%



$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} = 100 \times \frac{\text{ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
6.012.293,84	6.271.412,55	6.955.016,12	7.762.600,45
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
3,41%	3,45%	3,85%	4,13%



$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΡΕΥΝ.& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΕΞΟΔΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} = 100 \times \frac{\text{ΕΞΟΔΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
1.269.359,67	1.426.828,88	1.355.230,89	1.452.576,31
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
0,72%	0,78%	0,75%	0,77%



$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓ. ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΕΞΟΔΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ}} = 100 \times \frac{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
62.723.561,24	79.503.167,16	95.343.585,91	116.759.319,82
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
35,62%	43,69%	52,71%	62,17%

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΔΑΠΑΝΕΣ ΥΛΙΚΩΝ}} = 100 \times \frac{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
53.831.176,46	54.749.487,83	64.726.610,59	57.003.909,76
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
30,57%	30,09%	35,78%	30,35%

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}} = 100 \times \frac{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
426.513.838,45	459.118.428,21	493.211.519,23	518.535.378,88
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
242,19%	252,30%	272,67%	276,11%

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΠΑΓΙΩΝ}} = 100 \times \frac{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}}{\text{ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
72.721.546,93	73.235.366,74	73.826.053,16	78.637.349,67
176.108.210,40	181.969.817,09	180.883.552,44	187.800.616,09
41,29%	40,25%	40,81%	41,87%

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}} = \frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}}{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
426.513.838,45	459.118.428,21	493.211.519,23	518.535.378,88
9.754	9.679	9.917	9.690
43.727,07	47.434,49	49.733,94	53.512,42

$$\frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}}{\text{ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ}} = \frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}}{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
95.452.352,13	102.114.682,57	109.267.622,04	114.134.644,58
9.754	9.679	9.917	9.690
9.785,97	10.550,13	11.018,21	11.778,60

$$\frac{\text{ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ (FARE BOX)}}{\text{ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΚΟΜΙΣΤΡΑ (για όλα τα μέσα) ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ (όλα τα μέσα)}} =$$

ΕΤΗ			
2006	2007	2008	2009
257.873	277.271	274.521	271.192
617.342	665.799	726.800	768.105
41,77%	41,64%	37,77%	35,31%



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΜΙΛΟΥ & ΟΑΣΑ ΧΡΗΣΗΣ 2009

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ					
		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	Σημείω ση	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2008
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Ενσώματα Πάγια	4.1	1.327.927.542,71	1.303.407.027,59	33.313.343,47	38.266.358,02
Άυλα Περιουσιακά Στοιχεία	4.2	1.694.563,14	1.513.440,18	456.853,35	452.339,03
Επενδύσεις σε θυγατρικές	4.3	0,00	0,00	197.000.000,00	255.000.000,00
Μακροπρόθεσμα δάνεια προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση)	4.4	27.546.071,65	51.502.975,47	667.929.303,75	918.706.398,68
Επενδύσεις σε λοιπές εταιρείες	4.5	0,00	0,00	0,00	0,00
Επενδύσεις σε ακίνητα	4.6	16.735.000,00	16.735.000,00	0,00	0,00
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	4.7	10.596.955,49	10.563.017,34	10.016.500,13	10.016.108,30
Σύνολο		1.384.500.132,99	1.383.721.460,58	908.716.000,70	1.222.441.204,03
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Αποθέματα	4.8	40.509.693,43	38.213.340,45	0,00	0,00
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	4.9	131.235.022,59	110.651.800,03	120.446.317,69	105.133.633,42
Απαιτήσεις από Βραχυπρόθεσμα δάνεια προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση) κλπ	4.10	44.542.142,23	18.187.122,59	354.744.415,72	24.549.648,66
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις	4.11	35.889.677,91	38.184.477,64	7.734.243,39	7.647.606,98
Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα	4.12	44.324.555,86	54.082.046,90	5.907.477,16	28.811.188,27
Περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται για διάθεση	4.13	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο		296.501.092,02	259.318.787,61	488.832.453,96	166.142.077,33
Σύνολο Ενεργητικού		1.681.001.225,01	1.643.040.248,19	1.397.548.454,66	1.388.583.281,36
ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετόχων της Εταιρείας:					
Μετοχικό κεφάλαιο	4.14	2.223.200.862,00	2.196.741.720,00	2.223.200.862,00	2.196.741.720,00
Αποθεματικά κεφάλαια	4.15	890.117,88	890.117,88	890.117,88	890.117,88
Ποσά προοριζόμενα για αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου	4.16	123.783.882,36	26.459.140,25	123.783.882,36	26.459.140,25
Αποτελέσματα εις Νέο		-3.588.077.883,46	-3.062.765.975,90	-3.587.558.148,75	-3.063.761.966,92
Ίδια Κεφάλαια		-1.240.203.021,22	-838.674.997,77	-1.239.683.286,51	-839.670.988,79
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων		-1.240.203.021,22	-838.674.997,77	-1.239.683.286,51	-839.670.988,79
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	4.17	129.736.286,38	128.291.077,61	2.543.470,35	2.485.745,10
Μελλοντικά έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	4.18	2.615,91	4.185,46	2.615,91	4.185,46
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.19	2.137.174.052,61	2.085.450.000,00	2.137.174.052,61	2.085.450.000,00
Λοιπές προβλέψεις	4.20	26.499.421,61	16.609.964,63	18.485.265,62	8.799.897,09
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.21	559.643,34	576.201,11	0,00	0,00
Αναβαλλόμενος φόρος εισοδήματος	4.22	0,00	1.369.560,34	0,00	0,00
Σύνολο		2.293.972.019,85	2.232.300.989,15	2.158.205.404,49	2.096.739.827,65
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	4.23	39.416.815,73	40.078.161,51	562.243,81	944.024,08
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	4.24	7.869.497,94	7.869.497,94	7.869.497,94	7.869.497,94
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.25	295.379.589,40	37.838.510,70	295.379.589,40	37.838.510,70
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.26	284.566.323,31	163.628.086,66	175.215.005,53	58.667.910,68
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση) κλπ	4.26α	0,00	0,00	0,00	26.194.499,10
Σύνολο		627.232.226,38	249.414.256,81	479.026.336,68	131.514.442,50
Σύνολο υποχρεώσεων		2.921.204.246,23	2.481.715.245,96	2.637.231.741,17	2.228.254.270,15
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		1.681.001.225,01	1.643.040.248,19	1.397.548.454,66	1.388.583.281,36

Πηγή : Σημειώσεις Επί Τον Ισολογισμό Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

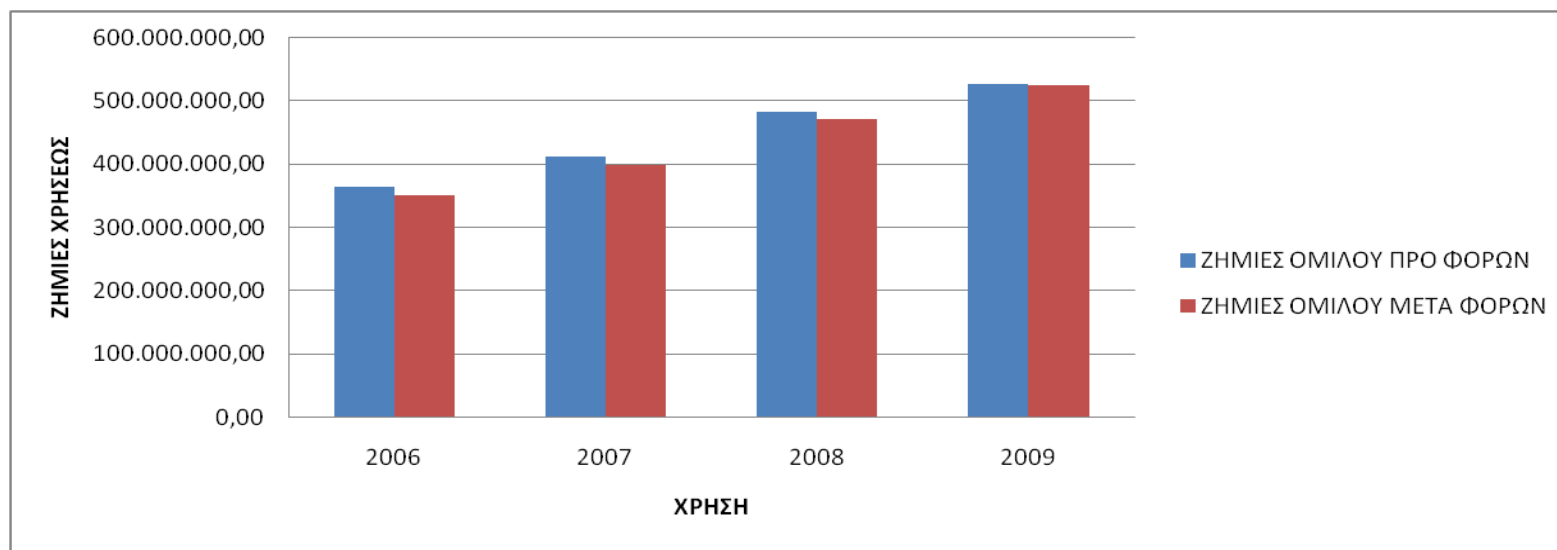
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

	Σημείωση	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/2009-31/12/2009	1/1/2008-31/12/2008	1/1/2009-31/12/2009	1/1/2008-31/12/2008
Κύκλος εργασιών	4.27	187.800.616,09	180.883.552,44	11.098.039,93	10.053.902,85
Κόστος πωλήσεων	4.28	-649.504.931,86	-638.557.162,71	-17.569.723,95	-16.695.872,60
Μικτό Αποτέλεσμα		-461.704.315,77	-457.673.610,27	-6.471.684,02	-6.641.969,75
Έσοδα επιχορηγήσεων για κάλυψη κόστους συγκοινωνιακού έργου	4.27	123.172.127,11	118.546.666,34	11.289,14	31.811,39
Μικτό Αποτέλεσμα		-338.532.188,66	-339.126.943,93	-6.460.394,88	-6.610.158,36
Έξοδα διοίκησης	4.28	-57.519.411,44	-51.569.232,20	-1.815.779,92	-1.694.040,32
Έξοδα διάθεσης	4.28	-7.762.600,45	-6.955.016,12	-1.815.728,75	-1.694.040,32
Έξοδα έρευνας και ανάπτυξης	4.28	-1.452.576,31	-1.355.230,89	-1.452.576,31	-1.355.230,89
Λοιπά Έξοδα	4.29	-20.394.898,07	-7.856.543,58	-512.641.045,36	-456.824.815,82
Λοιπά Έσοδα	4.30	13.259.916,56	14.686.421,72	1.331.644,88	122.080,01
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</i>		<i>-412.401.758,37</i>	<i>-392.176.545,00</i>	<i>-522.853.880,34</i>	<i>-468.056.205,70</i>
Χρηματοοικονομικά έξοδα	4.31	-116.759.319,82	-95.343.585,91	-1.582.920,80	-1.406.927,64
Χρηματοοικονομικά έσοδα	4.32	2.479.610,29	5.054.460,28	640.619,31	667.130,18
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	4.33	0,00	26.886,17	0,00	0,00
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων</i>		<i>-526.681.467,90</i>	<i>-482.438.784,46</i>	<i>-523.796.181,83</i>	<i>-468.796.003,16</i>
(-/+) Δαπάνη / Έσοδο Φόρου Εισοδήματος	4.34	1.369.560,34	11.742.843,23	0,00	0,00
Αποτελέσματα Μετά Από Φόρους		-525.311.907,56	-470.695.941,23	-523.796.181,83	-468.796.003,16
<u>Κατανέμονται σε:</u>					
Μετόχους Εταιρείας		-525.311.907,56	-470.695.941,23	-523.796.181,83	-468.796.003,16
Δικαιώματα μειοψηφίας		0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Μέσος Σταθμισμένος Αριθμός Κοινών Μετοχών Περιόδου</i>		<i>736.717.506</i>	<i>724.715.172</i>	<i>736.717.506</i>	<i>724.715.172</i>
Βασικό Κέρδος/Ζημία Μετά από Φόρους Ανά Μετοχή σε €		<u>-0,713044</u>	<u>-0,649491</u>	<u>-0,710986</u>	<u>-0,646869</u>

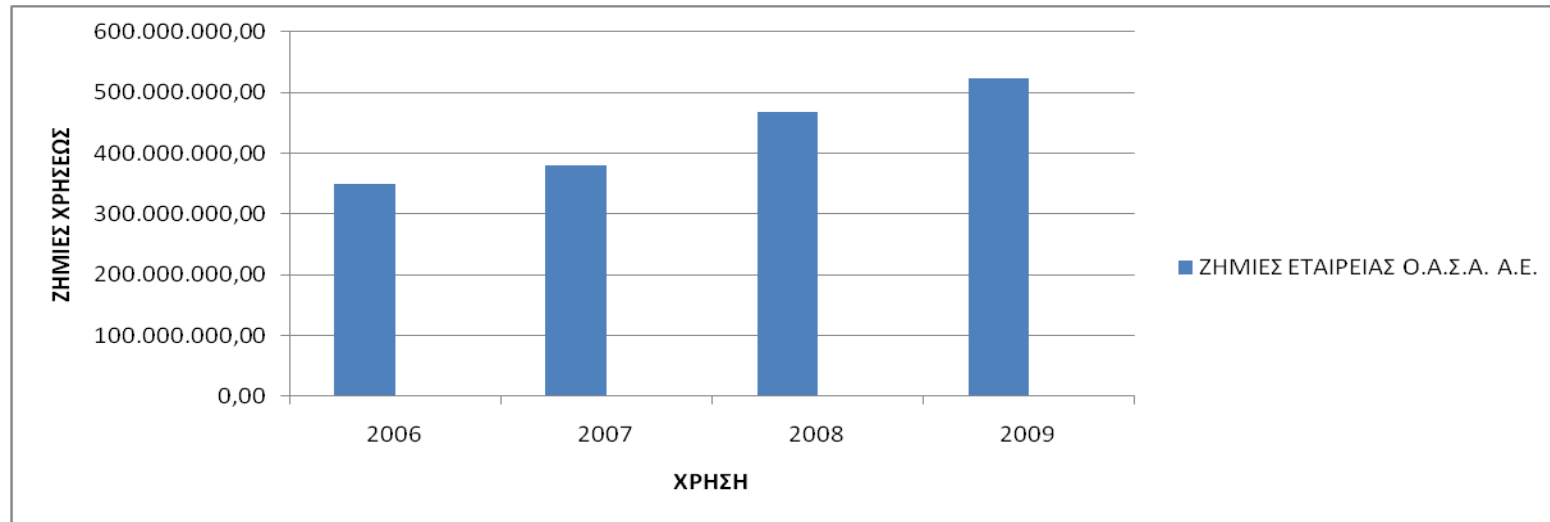
Πηγή : Σημειώσεις Επί Τον Ισολογισμό Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Στο επόμενο διάγραμμα διαφαίνεται η εξέλιξη των ζημιών του Ομίλου και της Εταιρείας κάθε χρήσης για τα έτη από 2006 έως και 2009:

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α. ΧΡΗΣΕΩΝ 2006-2009



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ΧΡΗΣΕΩΝ 2006-2009



Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου									
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Διαφορές Αρχικής Εννοποίησης	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	Δικαιώματα Μειοψηφίας	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο Κατά Δ.Α.Π. την	1/1/2008	2.152.037.880,00	890.117,88	-2.592.070.034,67	44.703.837,22	0,00	-394.438.199,57	0,00	-394.438.199,57
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2008									
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		44.703.840,00	0,00	0,00	-44.703.837,22	0,00	2,78	0,00	2,78
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου		0,00	0,00	0,00	26.459.140,25	0,00	26.459.140,25	0,00	26.459.140,25
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1- 31/12/2008	0,00	0,00	-470.695.941,23	0,00	0,00	-470.695.941,23	0,00	-470.695.941,23
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2008		44.703.840,00	0,00	-470.695.941,23	-18.244.696,97	0,00	-444.236.798,20	0,00	-444.236.798,20
Υπόλοιπο Κατά Δ.Α.Π. την	31/12/2008	2.196.741.720,00	890.117,88	-3.062.765.975,90	26.459.140,25	0,00	-838.674.997,77	0,00	-838.674.997,77
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2009									
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		26.459.142,00	0,00	0,00	-26.459.140,25	0,00	1,75	0,00	1,75
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου		0,00	0,00	0,00	123.783.882,36	0,00	123.783.882,36	0,00	123.783.882,36
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1- 31/12/2009	0,00	0,00	-525.311.907,56	0,00	0,00	-525.311.907,56	0,00	-525.311.907,56
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2009		26.459.142,00	0,00	-525.311.907,56	97.324.742,11	0,00	-401.528.023,45	0,00	-401.528.023,45
Υπόλοιπο Κατά Δ.Α.Π. την	31/12/2009	2.223.200.862,00	890.117,88	-3.588.077.883,46	123.783.882,36	0,00	-1.240.203.021,22	0,00	-1.240.203.021,22

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Εταιρείας							
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2008	2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	-2.594.965.963,76	44.703.837,22	-397.334.128,66
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2008							
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		44.703.840,00	0,00	0,00	0,00	-44.703.837,22	2,78
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου		0,00	0,00	0,00	0,00	26.459.140,25	26.459.140,25
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1- 31/12/2008	0,00	0,00	0,00	-468.796.003,16	0,00	-468.796.003,16
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2008		44.703.840,00	0,00	0,00	-468.796.003,16	-18.244.696,97	-442.336.860,13
Υπόλοιπο Κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2008	2.196.741.720,00	0,00	890.117,88	-3.063.761.966,92	26.459.140,25	-839.670.988,79
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2009							
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		26.459.142,00	0,00	0,00	0,00	-26.459.140,25	1,75
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου		0,00	0,00	0,00	0,00	123.783.882,36	123.783.882,36
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1- 31/12/2009	0,00	0,00	0,00	-523.796.181,83	0,00	-523.796.181,83
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2009		26.459.142,00	0,00	0,00	-523.796.181,83	97.324.742,11	-400.012.297,72
Υπόλοιπο κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2009	2.223.200.862,00	0,00	890.117,88	-3.587.558.148,75	123.783.882,36	-1.239.683.286,51

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ

	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	01/01/2009 - 31/12/2009	01/01/2008 - 31/12/2008	01/01/2009 - 31/12/2009	01/01/2008 - 31/12/2008
<u>Λειτουργικές δραστηριότητες</u>				
Αποτέλεσμα Προ Φόρων (Κέρδος / Ζημία)	-526.681.467,90	-482.438.784,46	-523.796.181,83	-468.796.003,16
<i>Πλέον / Μείον Προσαρμογές για:</i>				
Αποσβέσεις	78.637.349,67	73.826.053,16	5.163.041,66	5.171.702,92
Απομειώσεις ενσώματων και άυλων παγίων περιουσιακών στοιχείων	7.121.573,05	5.728.088,99	0,00	0,00
Προβλέψεις	11.577.432,53	6.838.509,48	511.796.610,57	456.871.909,72
Συναλλαγματικές διαφορές	0,00	279.765,40	0,00	0,00
Αποτελέσματα (έσοδα, έξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας	-193.435,70	817.643,17	-1.419,65	-1.635,49
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	116.630.813,18	94.728.785,98	1.582.920,80	1.406.927,64
Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	-2.479.610,29	-5.266.962,31	-640.619,31	-667.130,18
<i>Πλέον / Μείον Προσαρμογές για μεταβολές Λογ/μών Κεφαλαίου Κίνησης:</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
Μείωση / (Αύξηση) αποθεμάτων	-2.296.352,98	-3.322.803,13	0,00	0,00
Μείωση / (αύξηση) απαιτήσεων	-18.394.380,62	-24.691.594,75	-15.408.970,68	-17.800.591,35
(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	111.442.628,71	52.621.325,55	89.920.765,40	66.135.633,81
Μείον :	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβλημένα</i>	-107.813.108,79	-80.667.244,54	-1.532.870,72	-1.315.877,82
Σύνολο εισροών / (εκροών) από Λειτουργικές Δραστηριότητες (α)	-332.448.559,14	-361.547.217,46	67.083.276,24	41.004.936,09
<u>Επενδυτικές δραστηριότητες</u>				
Απόκτηση θυγατρικών , συγγενών, κοινοπραξιών και λοιπών επενδύσεων	-2.432.053,97	-1.939.442,91	-523.471.580,75	-411.707.470,47
Αγορά ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	-110.453.460,53	-40.510.684,41	-214.691,33	-459.586,55
Εισπράξεις από πωλήσεις ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	0,00	458,63	0,00	198,63
Τόκοι εισπραχθέντες	2.527.566,67	5.209.426,10	650.269,31	657.466,29
Σύνολο εισροών/(εκροών) από Επενδυτικές Δραστηριότητες (β)	-110.357.947,83	-37.240.242,59	-523.036.002,77	-411.509.392,10
<u>Χρηματοδοτικές δραστηριότητες</u>				
Εισπράξεις από Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου.	123.783.884,62	26.459.143,03	123.783.884,11	26.459.143,03
Εισπράξεις από εκδοθέντα / αναληφθέντα δάνεια	346.724.052,61	560.000.000,00	346.724.052,61	560.000.000,00
Εξοφλήσεις Δανείων	-37.458.921,30	-194.899.715,57	-37.458.921,30	-194.619.950,17
Σύνολο εισροών / (εκροών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	433.049.015,93	391.559.427,46	433.049.015,42	391.839.192,86
ΚΑΘΑΡΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΜΕΤΡΗΤΩΝ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΩΝ (Α+Β+Γ)	-9.757.491,04	-7.228.032,59	-22.903.711,11	21.334.736,85
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	54.082.046,90	61.310.079,49	28.811.188,27	7.476.451,42
	44.324.555,86	54.082.046,90	5.907.477,16	28.811.188,27
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΛΗΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	44.324.555,86	54.082.046,90	5.907.477,16	28.811.188,27

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΜΙΛΟΥ & ΟΑΣΑ ΧΡΗΣΗΣ 2008

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ					
		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	Σημείω ση	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Ενσώματα Πάγια	4.1	1.297.762.829,99	1.341.744.875,88	38.266.358,02	43.020.908,37
Άυλα Περιουσιακά Στοιχεία	4.2	1.513.440,18	883.720,97	452.339,03	410.037,73
Επενδύσεις σε θυγατρικές	4.3	0,00	0,00	255.000.000,00	335.000.000,00
Μακροπρόθεσμα δάνεια προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση)	4.4	51.502.975,47	53.075.946,87	918.706.398,68	757.150.535,10
Επενδύσεις σε λοιπές εταιρείες	4.5	0,00	0,00	0,00	0,00
Επενδύσεις σε ακίνητα	4.6	16.735.000,00	18.890.000,00	0,00	0,00
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	4.7	10.563.017,34	10.551.303,90	10.016.108,30	10.014.508,26
Σύνολο		1.378.077.262,98	1.425.145.847,62	1.222.441.204,03	1.145.595.989,46
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Αποθέματα	4.8	38.213.340,45	34.997.559,34	0,00	0,00
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	4.9	110.651.800,03	90.551.043,84	105.133.633,42	87.085.270,24
Απαιτήσεις από Βραχυπρόθεσμα δάνεια προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση) κλπ	4.10	18.187.122,59	14.686.421,72	24.549.648,66	150.960.428,41
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις	4.11	43.828.675,24	33.536.102,87	7.647.606,98	7.885.714,92
Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα	4.12	54.082.046,90	61.310.079,49	28.811.188,27	7.476.451,42
Περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται για διάθεση	4.13	0,00	0,01	0,00	0,01
Σύνολο		264.962.985,21	235.081.207,27	166.142.077,33	253.407.865,00
Σύνολο Ενεργητικού		1.643.040.248,19	1.660.227.054,89	1.388.583.281,36	1.399.003.854,46
ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετόχων της Εταιρείας:					
Μετοχικό κεφάλαιο	4.14	2.196.741.720,00	2.152.037.880,00	2.196.741.720,00	2.152.037.880,00
Αποθεματικά κεφάλαια	4.15	890.117,88	890.117,88	890.117,88	890.117,88
Ποσά προοριζόμενα για αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου	4.16	26.459.140,25	44.703.837,22	26.459.140,25	44.703.837,22
Αποτελέσματα εις Νέο		(-3.062.765.975,90)	(-2.592.070.034,67)	(-3.063.761.966,92)	(-2.594.965.963,76)
Ίδια Κεφάλαια		(-838.674.997,77)	(-394.438.199,57)	(-839.670.988,79)	(-397.334.128,66)
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων		(-838.674.997,77)	(-394.438.199,57)	(-839.670.988,79)	(-397.334.128,66)
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	4.17	128.291.077,61	122.181.746,90	2.485.745,10	2.374.982,23
Μειλλοντικά έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	4.18	4.185,46	5.755,01	4.185,46	5.755,01
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.19	2.085.450.000,00	1.548.532.293,63	2.085.450.000,00	1.548.532.293,63
Λοιπές προβλέψεις	4.20	16.609.964,63	15.987.807,88	8.799.897,09	8.599.536,84
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.21	576.201,11	519.094,02	0,00	0,00
Αναβαλλόμενος φόρος εισοδήματος	4.22	1.369.560,34	13.112.403,57	0,00	0,00
Σύνολο		2.232.300.989,15	1.700.339.101,01	2.096.739.827,65	1.559.512.567,71
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	4.23	40.078.161,51	39.187.117,12	944.024,08	1.106.634,33
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	4.24	7.869.497,94	7.869.497,94	7.869.497,94	7.869.497,94
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.25	37.838.510,70	209.376.167,24	37.838.510,70	209.376.167,24
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.26	163.628.086,66	97.893.371,15	58.667.910,68	18.473.115,90
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο (για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση) κλπ	4.26 ^a	0,00	0,00	26.194.499,10	0,00
Σύνολο		249.414.256,81	354.326.153,45	131.514.442,50	236.825.415,41
Σύνολο υποχρεώσεων		2.481.715.245,96	2.054.665.254,46	2.228.254.270,15	1.796.337.983,12
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και υποχρεώσεων		1.643.040.248,19	1.660.227.054,89	1.388.583.281,36	1.399.003.854,46

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε
ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ
ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2008 ΜΕΧΡΙ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2008

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	Σημ είω ση	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/2008- 31/12/2008	1/1/2007- 31/12/2007	1/1/2008- 31/12/2008	1/1/2007- 31/12/2007
Κύκλος εργασιών	4.27	180.883.552,44	181.969.817,09	10.053.902,85	9.829.040,59
Κόστος πωλήσεων	4.28	(-638.557.162,71)	(-585.635.204,61)	(-16.695.872,60)	(-17.347.239,55)
Μικτό Αποτέλεσμα		(-457.673.610,27)	(-403.665.387,52)	(-6.641.969,75)	(-7.518.198,96)
Έσοδα επιχορηγήσεων για κάλυψη κόστους συγκοινωνιακού έργου	4.27	118.546.666,34	115.808.331,41	31.811,39	14.400,00
Μικτό Αποτέλεσμα		(-339.126.943,93)	(-287.857.056,11)	(-6.610.158,36)	(-7.503.798,96)
Έξοδα διοίκησης	4.28	(-51.569.232,20)	(-53.046.230,11)	(-1.694.040,32)	(-1.783.537,93)
Έξοδα διάθεσης	4.28	(-6.955.016,12)	(-6.271.412,55)	(-1.694.040,32)	(-1.783.537,93)
Έξοδα έρευνας και ανάπτυξης	4.28	(-1.355.230,89)	(-1.426.828,88)	(-1.355.230,89)	(-1.426.828,88)
Λοιπά Έξοδα	4.29	(-7.856.543,58)	(-4.002.229,03)	(-456.824.815,82)	(-367.291.256,82)
Λοιπά Έσοδα	4.30	14.686.421,72	12.083.144,90	122.080,01	386.247,32
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</i>		<i>(-392.176.545,00)</i>	<i>(-340.520.611,78)</i>	<i>(-468.056.205,70)</i>	<i>(-379.402.713,20)</i>
Χρηματοοικονομικά έξοδα	4.31	(-95.343.585,91)	(-79.503.167,16)	(-1.406.927,64)	(-1.241.217,89)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	4.32	5.054.460,28	4.631.047,98	667.130,18	656.073,95
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	4.33	26.886,17	4.146.674,80	0,00	0,00
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων (-/+) Δαπάνη / Έσοδο</i>		<i>(-482.438.784,46)</i>	<i>(-411.246.056,16)</i>	<i>(-468.796.003,16)</i>	<i>(-379.987.857,14)</i>
Φόρου Εισοδήματος	4.34	11.742.843,23	13.681.887,24	0,00	0,00
Αποτελέσματα Μετά Από Φόρους		(-470.695.941,23)	(-397.564.168,92)	(-468.796.003,16)	(-379.987.857,14)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου									
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	Δικαιώματα Μειοψηφίας	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2007	2.130.716.493,00	0,00	890.117,88	(-2.194.505.865,75)	21.321.385,04	(-41.577.869,83)	0,00	(-41.577.869,83)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2007									
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		21.321.387,00				(-21.321.385,04)	1,96		1,96
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						44.703.837,22	44.703.837,22		44.703.837,22
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2007				(-397.564.168,92)		(-397.564.168,92)		(-397.564.168,92)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2007	31/12/2007	21.321.387,00	0,00	0,00	(-397.564.168,92)	23.382.452,18	(-352.860.329,74)	0,00	(-352.860.329,74)
Υπόλοιπο Κατά Δ.Λ.Π. την	1/1/2008	2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	(-2.592.070.034,67)	44.703.837,22	(-394.438.199,57)	0,00	(-394.438.199,57)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2008									
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		44.703.840,00				(-44.703.837,22)	2,78		2,78
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						26.459.140,25	26.459.140,25		26.459.140,25
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2008				(-470.695.941,23)		(-470.695.941,23)		(-470.695.941,23)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2008		44.703.840,00	0,00	0,00	(-470.695.941,23)	(-18.244.696,97)	(-444.236.798,20)	0,00	(-444.236.798,20)
Υπόλοιπο Κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2008	2.196.741.720,00	0,00	890.117,88	(-3.062.765.975,90)	26.459.140,25	(-838.674.997,77)	0,00	(-838.674.997,77)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Εταιρείας							
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2007	2.130.716.493,00	0,00	890.117,88	(-2.214.978.106,62)	21.321.385,04	(-62.050.110,70)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2007							0,00
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		21.321.387,00				(-21.321.385,04)	1,96
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						44.703.837,22	44.703.837,22
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2007	21.321.387,00	0,00	0,00	(-379.987.857,14)	23.382.452,18	(-335.284.017,96)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2007		2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	(-2.594.965.963,76)	44.703.837,22	(-397.334.128,66)
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2008	2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	(-2.594.965.963,76)	44.703.837,22	(-397.334.128,66)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2008							0,00
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		44.703.840,00				(-44.703.837,22)	2,78
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						26.459.140,25	26.459.140,25
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2008				(-468.796.003,16)		(-468.796.003,16)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2008		44.703.840,00	0,00	0,00	(-468.796.003,16)	(-18.244.696,97)	(-442.336.860,13)
Υπόλοιπο Κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2008	2.196.741.720,00	0,00	890.117,88	(-3.063.761.966,92)	26.459.140,25	(-839.670.988,79)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ

	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	01/01/2008 - 31/12/2008	01/01/2007 - 31/12/2007	01/01/2008 - 31/12/2008	01/01/2007 - 31/12/2007
Λειτουργικές δραστηριότητες				
Αποτέλεσμα Προ Φόρων (Κέρδος / Ζημία)	(-482.438.784,46)	(-411.246.056,16)	(-468.796.003,16)	(-379.987.857,14)
<i>Πλέον / Μείον Προσαρμογές για:</i>				
Αποσβέσεις	73.826.053,16	73.235.366,74	5.171.702,92	5.161.839,96
Απομειώσεις ενσώματων και άυλων παγίων περιουσιακών στοιχείων	5.728.088,99	0,00	0,00	0,00
Προβλέψεις	6.838.509,48	5.655.276,60	456.871.909,72	367.355.547,47
Συναλλαγματικές διαφορές	279.765,40	(-3.235.114,97)	0,00	0,00
Αποτελέσματα (έσοδα, έξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας	817.643,17	(-883.226,12)	(-1.635,49)	(-1.568,63)
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	94.728.785,98	79.187.607,31	1.406.927,64	1.241.217,89
Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	(-5.266.962,31)	(-5.184.036,88)	(-667.130,18)	(-656.073,95)
<i>Πλέον / Μείον Προσαρμογές για μεταβολές Λογ/μίων Κεφαλαίου Κίνησης:</i>				
Μείωση / (Αύξηση) αποθεμάτων	(-3.322.803,13)	(-2.815.379,89)	0,00	0,00
Μείωση / (αύξηση) απαιτήσεων	(-30.335.792,35)	(-521.200,57)	(-17.800.591,35)	(-16.890.928,31)
(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	52.621.325,55	17.911.470,80	66.135.633,81	5.260.222,05
Μείον :				
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβλημένα	(-80.667.244,54)	(-72.669.651,50)	(-1.315.877,82)	(-1.157.229,36)
Καταβλημένοι φόροι	0,00	(-194.458,41)	0,00	(-194.458,41)
Σύνολο εισροών / (εκροών) από Λειτουργικές Δραστηριότητες (α)	(-367.191.415,06)	(-320.759.403,05)	41.004.936,09	(-19.869.288,43)
Επενδυτικές δραστηριότητες				
Απόκτηση θυγατρικών , συγγενών, κοινοπραξιών και λοιπών επενδύσεων	(-1.939.442,91)	(-2.140.248,64)	(-411.707.470,47)	(-331.825.799,97)
Εισπράξεις από διάθεση θυγατρικών , συγγενών, κοινοπραξιών και λοιπών επενδύσεων	0,00	7.652,27	0,00	0,00
Αγορά ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	(-34.866.486,81)	(-30.254.319,32)	(-459.586,55)	(-234.223,26)
Εισπράξεις από πωλήσεις ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων	458,63	26.613,35	198,63	8.909,54
Τόκοι εισπραχθέντες	5.209.426,10	5.149.680,20	657.466,29	655.674,17
Σύνολο εισροών/(εκροών) από Επενδυτικές Δραστηριότητες (β)	(-31.596.044,99)	(-27.210.622,14)	(-411.509.392,10)	(-331.395.439,52)
Χρηματοδοτικές δραστηριότητες				
Εισπράξεις από Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου.	26.459.143,03	44.703.839,18	26.459.143,03	44.703.839,18
Εισπράξεις από εκδοθέντα / αναληφθέντα δάνεια	560.000.000,00	224.023.850,81	560.000.000,00	220.788.735,84
Εξοφλήσεις Δανείων	(-194.899.715,57)	0,00	(-194.619.950,17)	0,00
Σύνολο εισροών / (εκροών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	391.559.427,46	268.727.689,99	391.839.192,86	265.492.575,02
ΚΑΘΑΡΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΜΕΤΡΗΤΩΝ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΩΝ (Α+Β+Γ)	(-7.228.032,59)	(-79.242.335,20)	21.334.736,85	(-85.772.152,93)
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	61.310.079,49	140.552.414,69	7.476.451,42	93.248.604,35
	54.082.046,90	61.310.079,49	28.811.188,27	7.476.451,42
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΛΗΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	54.082.046,90	61.310.079,49	28.811.188,27	7.476.451,42

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΜΙΛΟΥ & ΟΑΣΑ ΧΡΗΣΗΣ 2007

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ					
		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	Σημείω ση	31/12/2007	31/12/2006	31/12/2007	31/12/2006
Ε Ν Ε Ρ Γ Η Τ Ι Κ Ο					
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Ενσώματα Πάγια	4.1	1.341.744.875,88	1.384.869.284,64	43.020.908,37	47.935.906,59
Άυλα Περιουσιακά Στοιχεία	4.2	883.720,97	791.308,97	410.037,73	422.657,14
Επενδύσεις σε θυγατρικές	4.3	0,00	0,00	335.000.000,00	395.000.000,00
Μακροπρόθεσμα δάνεια προς συνδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση	4.4	53.075.946,87	57.700.783,74	757.150.535,10	821.645.467,49
Επενδύσεις σε λοιπές εταιρείες	4.5	0,00	33.023,55	0,00	0,00
Επενδύσεις σε ακίνητα	4.6	18.890.000,00	18.367.000,00	0,00	0,00
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	4.7	10.551.303,90	10.542.767,54	10.014.508,26	10.008.129,27
Σύνολο		1.425.145.847,62	1.472.304.168,44	1.145.595.989,46	1.275.012.160,49
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού					
Αποθέματα	4.8	34.997.559,34	32.182.179,45	0,00	0,00
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	4.9	90.551.043,84	70.603.804,11	87.085.270,24	69.135.758,78
Απαιτήσεις από Βραχυπρόθεσμα δάνεια προς συνδεμένες επιχειρήσεις και Ελληνικό Δημόσιο για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση κλπ	4.10	14.686.421,72	7.929.872,57	150.960.428,41	61.805.441,40
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις	4.11	33.536.102,87	53.845.025,39	7.885.714,92	8.943.898,29
Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα	4.12	61.310.079,49	140.552.414,69	7.476.451,42	93.248.604,35
Περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται για διάθεση	4.13	0,01	8.909,54	0,01	8.909,54
Σύνολο		235.081.207,27	305.122.205,75	253.407.865,00	233.142.612,36
Σύνολο Ενεργητικού		1.660.227.054,89	1.777.426.374,19	1.399.003.854,46	1.508.154.772,85
Π Α Θ Η Τ Ι Κ Ο					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετόχων της Εταιρείας:					
Μετοχικό κεφάλαιο	4.14	2.152.037.880,00	2.130.716.493,00	2.152.037.880,00	2.130.716.493,00
Αποθεματικά κεφάλαια	4.15	890.117,88	890.117,88	890.117,88	890.117,88
Ποσά προοριζόμενα για αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου	4.16	44.703.837,22	21.321.385,04	44.703.837,22	21.321.385,04
Αποτελέσματα εις Νέο		(-2.592.070.034,67)	(-2.194.505.865,75)	(-2.594.965.963,76)	(-2.214.978.106,62)
Ίδια Κεφάλαια		(-394.438.199,57)	(-41.577.869,83)	(-397.334.128,66)	(-62.050.110,70)
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων		(-394.438.199,57)	(-41.577.869,83)	(-397.334.128,66)	(-62.050.110,70)
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	4.17	122.181.746,90	118.116.570,72	2.374.982,23	2.309.792,43
Μελλοντικά έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	4.18	5.755,01	7.324,56	5.755,01	7.324,56
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.19	1.548.532.293,63	1.432.255.393,06	1.548.532.293,63	1.432.255.393,06
Λοιπές προβλέψεις	4.20	15.987.807,88	15.732.220,87	8.599.536,84	8.468.545,53
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.21	519.094,02	524.220,14	0,00	0,00
Αναβαλλόμενος φόρος εισοδήματος	4.22	13.112.403,57	26.794.290,81	0,00	0,00
Σύνολο		1.700.339.101,01	1.593.430.020,16	1.559.512.567,11	1.443.041.055,58
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	4.23	39.187.117,12	33.768.046,17	1.106.634,33	1.544.755,25
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	4.24	7.869.497,94	8.063.956,35	7.869.497,94	8.063.956,35
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	4.25	209.376.167,24	104.864.331,97	209.376.167,24	104.864.331,97
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.26	97.893.371,15	78.877.889,37	18.473.115,90	12.690.784,40
Σύνολο		354.326.153,45	225.574.223,86	236.825.415,41	127.163.827,97
Σύνολο υποχρεώσεων		2.054.665.254,46	1.819.004.244,02	1.796.337.983,12	1.570.204.883,55
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		1.660.227.054,89	1.777.426.374,19	1.399.003.854,46	1.508.154.772,85

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	Σημ είω ση	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/2007- 31/12/2007	1/1/2006- 31/12/2006	1/1/2007- 31/12/2007	1/1/2006- 31/12/2006
Κύκλος εργασιών	4.27	181.969.817,09	176.108.210,40	9.829.040,59	9.580.292,45
Κόστος πωλήσεων	4.28	(-585.635.204,61)	(-553.876.046,87)	(-17.347.239,55)	(-15.914.201,86)
Μικτό Αποτέλεσμα		(-403.665.387,52)	(-377.767.836,47)	(-7.518.198,96)	(-6.333.909,41)
Έσοδα επιχορηγήσεων για κάλυψη κόστους συγκοινωνιακού έργου	4.27	115.808.331,41	113.803.628,80	14.400,00	31.450,00
Μικτό Αποτέλεσμα		(-287.857.056,11)	(-263.964.207,67)	(-7.503.798,96)	(-6.302.459,41)
Έξοδα διοίκησης	4.28	(-53.046.230,11)	(-47.552.983,34)	(-1.783.537,93)	(-1.586.701,22)
Έξοδα διάθεσης	4.28	(-6.271.412,55)	(-6.012.293,84)	(-1.783.537,93)	(-1.586.701,22)
Έξοδα έρευνας και ανάπτυξης	4.28	(-1.426.828,88)	(-1.269.359,67)	(-1.426.828,88)	(-1.269.359,67)
Λοιπά Έξοδα	4.29	(-4.002.229,03)	(-5.226.259,55)	(-367.291.256,82)	(-340.374.276,61)
Λοιπά Έσοδα	4.30	12.083.144,90	9.049.561,50	386.247,32	1.335.519,77
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων.</i>		(-340.520.611,78)	(-314.975.542,57)	(-379.402.713,20)	(-349.783.978,36)
Χρηματοοικονομικά έξοδα	4.31	(-79.503.167,16)	(-62.723.561,24)	(-1.241.217,89)	(-1.063.146,62)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	4.32	4.631.047,98	2.246.829,80	656.073,95	603.958,31
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	4.33	4.146.674,80	11.248.910,94	0,00	74.922,25
<i>Αποτέλεσμα Προ Φόρων (-/+) Δαπάνη / Έσοδο Φόρου</i>		(-411.246.056,16)	(-364.203.363,07)	(-379.987.857,14)	(-350.168.244,42)
Εισοδήματος	4.34	13.681.887,24	14.397.340,60	0,00	0,00
Αποτελέσματα Μετά Από Φόρους		(-397.564.168,92)	(-349.806.022,47)	(-379.987.857,14)	(-350.168.244,42)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Τον Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου										
		Όμιλος								
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Διαφορές Αρχικής Ενοποίησης	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	Δικαιώματα Μειοψηφίας	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο την 31/12/2005, σύμφωνα με τις προηγούμενες λογιστικές αρχές	1/1/2006	1.931.797.812,00	20.718,92	890.117,88	(-1.818.181.868,80)	198.430.399,37	(-605.077.027,30)	(-292.119.847,93)	0,00	(-292.119.847,93)
Προσαρμογές μετάβασης στα ΔΠΧΠ			(-20.718,92)		(-26.517.974,48)		605.077.027,30	578.538.333,90		578.538.333,90
Αναμορφωμένο υπόλοιπο την 31/12/2005 σύμφωνα με τα ΔΠΧΠ	1/1/2006	1.931.797.812,00	0,00	890.117,88	(-1.844.699.843,28)	198.430.399,37	0,00	286.418.485,97		286.418.485,97
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2006										
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		198.918.681,00				(-198.430.399,37)		488.281,63		488.281,63
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						21.321.385,04		21.321.385,04		21.321.385,04
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2006		0,00		(-349.806.022,47)			(-349.806.022,47)		(-349.806.022,47)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2006	31/12/2006	198.918.681,00	0,00	0,00	(-349.806.022,47)	(-177.109.014,33)		(-327.996.355,80)	0,00	(-327.996.355,80)
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2007	2.130.716.493,00	0,00	890.117,88	(-2.194.505.865,75)	21.321.385,04	0,00	(-41.577.869,83)	0,00	(-41.577.869,83)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2007										
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		21.321.387,00				(-21.321.385,04)		1,96		1,96
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						44.703.837,22		44.703.837,22		44.703.837,22
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2007				(-397.564.168,92)			(-397.564.168,92)		(-397.564.168,92)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1-31/12/2007		21.321.387,00	0,00	0,00	(-397.564.168,92)	23.382.452,18		(-352.860.329,74)	0,00	(-352.860.329,74)
Υπόλοιπο κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2007	2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	(-2.592.070.034,67)	44.703.837,22		(-394.438.199,57)	0,00	(-394.438.199,57)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Τον Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Εταιρείας		Εταιρεία					
		Μετοχικό Κεφάλαιο	Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέον	Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων Μετόχων Εταιρείας
Υπόλοιπο την 31/12/2005, σύμφωνα με τις προηγούμενες λογιστικές αρχές	1/1/2006	1.931.797.812,00	12.000,00	890.117,88	(-11.955.484,60)	198.430.399,37	2.119.174.844,65
Προσαρμογές μετάβασης στα ΔΠΧΠ			(-12.000,00)		(-1.852.854.377,60)		(-1.852.866.377,60)
Αναμορφωμένο υπόλοιπο την 31/12/2005 σύμφωνα με τα ΔΠΧΠ	1/1/2006	1.931.797.812,00	0,00	890.117,88	(-1.864.809.862,20)	198.430.399,37	266.308.467,05
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2006							
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		198.918.681,00				(-198.430.399,37)	488.281,63
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						21.321.385,04	21.321.385,04
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2006		0,00		(-350.168.244,42)		(-350.168.244,42)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2006	31/12/2006	198.918.681,00	0,00	0,00	(-350.168.244,42)	(-177.109.014,33)	(-328.358.577,75)
Υπόλοιπο Κατά τα Δ.Λ.Π. την	1/1/2007	2.130.716.493,00	0,00	890.117,88	(-2.214.978.106,62)	21.321.385,04	(-62.050.110,70)
Μεταβολή ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο 1/1/-31/12/2007							
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		21.321.387,00				(-21.321.385,04)	1,96
Ποσά για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου						44.703.837,22	44.703.837,22
Καθαρό Αποτέλεσμα Περιόδου	1/1-31/12/2007				(-379.987.857,14)		(-379.987.857,14)
Σύνολο μεταβολών ιδίων κεφαλαίων 1/1- 31/12/2007		21.321.387,00	0,00	0,00	(-379.987.857,14)	23.382.452,18	(-335.284.017,96)
Υπόλοιπο κατά Δ.Λ.Π. την	31/12/2007	2.152.037.880,00	0,00	890.117,88	(-2.594.965.963,76)	44.703.837,22	(-397.334.128,66)

Πηγή : Σημειώσεις Επί Του Ισολογισμού Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ

		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		01/01/2007 - 31/12/2007	01/01/2006 - 31/12/2006	01/01/2007 - 31/12/2007	01/01/2006 - 31/12/2006
* Λειτουργικές δραστηριότητες					
Αποτέλεσμα Προ Φόρων (Κέρδος / Ζημία)	+ -	-411.246.056,16	-364.203.363,07	-379.987.857,14	-350.168.244,42
<i>Πλέον / Μείον Αναπροσαρμογές Αποτελεσμάτων Για:</i>					
Αποσβέσεις	+	73.235.366,74	72.721.546,93	5.161.839,96	5.163.190,77
Προβλέψεις	+	10.488.196,79	11.688.239,31	367.355.547,47	340.292.241,47
Απομείωση Υπεραξίας	+	0,00	0,00	0,00	0,00
Κέρδος / Ζημία Από Πωλήσεις Παγίων	- +	16.377,84	1.274.125,54	0,92	1.192,45
Πιστωτικοί Τόκοι	-	-5.184.036,88	-4.062.524,36	-656.073,95	-678.880,56
Χρεωστικοί Τόκοι	+	79.503.167,16	62.723.561,17	1.241.217,89	1.063.146,62
Λοιπά Μη Ταμειακά Έσοδα	-	-9.500.522,57	-9.510.169,21	-1.569,55	-350.143,96
Λοιπά Μη Ταμειακά Έξοδα	+	232.698,00	49.507,75	0,00	0,00
Λοιπά Έσοδα που δεν Ανήκουν στις Λειτουργ.Δραστηριότητες	-	0,00	0,00	0,00	0,00
Λοιπά Έξοδα που δεν Ανήκουν στις Λειτουργ.Δραστηριότητες	+	0,00	0,00	0,00	0,00
Ταμειακές Ροές Πριν τις Αλλαγές στο Κεφάλαιο Κίνησης		-262.454.809,08	-229.319.075,94	-6.886.894,40	-4.677.497,63
<i>Πλέον / Μείον Αλλαγές Λογ/μών Κεφαλαίου Κίνησης:</i>					
Αύξηση / Μείωση αποθεμάτων	- +	-2.815.379,89	-611.233,88	0,00	0,00
Αύξηση / Μείωση Απαιτήσεων (Πλην Επενδύσεων,Αποθεμάτων & Διαθεσίμων)	- +	-555.557,25	-10.719.361,85	-16.891.328,09	-15.775.744,12
Αύξηση / Μείωση Υποχρεώσεων (Πλην Τραπεζών,Φόρων & Μερισμάτων)	+ -	24.429.426,61	14.738.194,33	5.344.210,58	4.107.705,03
Ταμειακές Ροές Από Λειτουργικές Δραστηριότητες		-241.396.319,61	-225.911.477,34	-18.434.011,91	-16.345.536,72
Μείον Φόροι Πληρωθέντες	-	-194.458,41	0,00	-194.458,41	0,00
(Α)Καθαρές Ταμειακές Ροές Από Λειτουργικές Δραστηριότητες		-241.590.778,02	-225.911.477,34	-18.628.470,32	-16.345.536,72
* Επενδυτικές δραστηριότητες					
Αγορές Παγίων (Πληρωμές)	-	-30.254.319,32	-23.052.689,59	-234.223,26	-316.485,36
Πωλήσεις Παγίων (Εισπράξεις)	+	11.238,95	1.263.121,41	8.909,54	16.107,53
Αύξηση / Μείωση Κυβερνητικών Επιχορηγήσεων	+ -	0,00	-871,18	0,00	7.847,74
Αγορές Λοιπών Επενδύσεων (Πληρωμές)	-	-2.140.248,64	-158.273,10	-331.825.799,97	-281.631.026,91
Πωλήσεις Λοιπών Επενδύσεων (Εισπράξεις)	+	7.652,27	0,00	0,00	0,00
Εισπράξεις Μερισμάτων Από Επενδύσεις	+	0,00	0,00	0,00	0,00
Πιστωτικοί Τόκοι Εισπραχθέντες	+	5.184.036,88	4.062.524,36	656.073,95	678.880,56
(Β)Καθαρές Ταμειακές Ροές Από Επενδυτικές Δραστηριότητες		-27.191.639,86	-17.886.188,10	-331.395.039,74	-281.244.676,44
* Χρηματοδοτικές δραστηριότητες					
Αύξηση / Μείωση Κεφαλαίου & Αποθεματικού Υπέρ το Άρτιο-Μετρητά	+ -	44.703.839,18	21.809.666,67	44.703.839,18	21.809.666,67
Αύξηση / Μείωση Μακροπρόθεσμου Δανεισμού	+ -	119.512.015,54	383.896.287,15	116.276.900,57	379.437.801,95
Αύξηση / Μείωση Βραχυπρόθεσμου Δανεισμού	+ -	104.511.835,27	-14.424.451,01	104.511.835,27	-14.424.451,01
Χρεωστικοί Τόκοι Πληρωθέντες	-	-79.187.607,31	-62.488.467,85	-1.241.217,89	-1.063.146,62
Ταμειακές Ροές Από Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες		189.540.082,68	328.793.034,96	264.251.357,13	385.759.870,99
Μείον Μείσματα Πληρωθέντα	-	0,00	-488.281,59	0,00	-488.281,59
(Γ)Καθαρές Ταμειακές Ροές Από Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες		189.540.082,68	328.304.753,37	264.251.357,13	385.271.589,40
ΚΑΘΑΡΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΜΕΤΡΗΤΩΝ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΩΝ (Α+Β+Γ)		-79.242.335,20	84.507.087,93	-85.772.152,93	87.681.376,24
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ		140.552.414,69	56.045.326,76	93.248.604,35	5.567.228,11
		61.310.079,49	140.552.414,69	7.476.451,42	93.248.604,35
ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΛΗΞΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ		61.310.079,49	140.552.414,69	7.476.451,42	93.248.604,35

Πηγή : Σημειώσεις Επί Τον Ισολογισμό Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. *Χρηματοοικονομική ανάλυση λογιστικών καταστάσεων*, Νικήτα Α. Νιάρχου, εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα - Πειραιάς, 1994.
2. *Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων*, Δημητρίου Χ. Γκίκα, εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα 2002.
3. *Ανάλυση Ισολογισμών και Αριθμοδείκτες*, Δημητρίου Καραγιάννη, εκδόσεις Μίνος Books 2008
4. *Αριθμοδείκτες και Μάνατζμεντ*, Γουόλς Κιαραν, Εκδόσεις Πατάκης 2009
5. *Ο Πανδέκτης του Λογιστή*, Εμμανουήλ Σακέλλης, Αθήνα, 2004
6. *Ανάλυσις Ισολογισμών*, Ι. Τρ. Χρυσοκέρης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1971
7. *Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων*, Επανεινώνδα Γ. Μπατσινίλα, έκδοση Ι.Ε.Σ.Ο.Ε.Λ., Αθήνα 2009
8. Quinet, E. and Vickerman, R. (2004) *Principles of Transport Economics*, Edward Elgar, Cheltenham, UK.
9. Small, K. A. (1992) *Urban Transportation Economics*, Harwood Academic Publishers, U.S.
10. Σημειώσεις επί του Ισολογισμού της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2006 έως 31/12/2006.
11. Σημειώσεις επί του Ισολογισμού της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2007 έως 31/12/2007.
12. Σημειώσεις επί του Ισολογισμού της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2008 έως 31/12/2008.
13. Σημειώσεις επί του Ισολογισμού της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2009 έως 31/12/2009.
14. Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2006-31/12/2006.
15. Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2007-31/12/2007.
16. Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2008-31/12/2008.
17. Έκθεση Πεπραγμένων Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. χρήσης 01/01/2009-31/12/2009.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Σημειώσεις:

1. Σταθάκη Μαρία, Καθηγήτρια ΤΕΙ Ηρακλείου Σχολής Διοίκησης Οικονομίας.
2. Απόστολος Ν. Ρεφενές, Καθηγητής στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, *Απαιτείται χρηστή εταιρική διακυβέρνηση*.
3. Ηλίας Ζαφειρόπουλος, Senior Manager - GRANT THORNTON, *Η ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗ της ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ως ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ της ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ*.

4. **ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ**, Τετράδια του ΙΝΕ-Τεύχος 30-Ιανουάριος 2009, *Επιχειρήσεις Δημοσίου Συμφέροντος : Ο Εκσυγχρονισμός των Επιχειρήσεων & Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας. Μεταξύ Ανταγωνιστικότητας & Δημόσιου Συμφέροντος.*

Μελέτες - Δημοσιεύσεις :

1. FUNDING PUBLIC TRANSPORT OPERATION-A STUDY IN EUROPEAN COUNTRIES. *Caroline van der Maas, Corine Derkse. Ministry of Transport, Transport Research Centre (AVV), The Netherlands.*
2. Factors affecting European privatisation and deregulation policies in local public transport: The evidence from Scandinavia. *Bjørn Andersen, Department of Transportation, Møre and Romsdal College, N-6401, Molde, Norway (March 1992).*
3. Subsidies in public transport : *Cees van Goeverden¹, Piet Rietveld², Jorine Koelemeijer², Paul Peeters³(¹ Delft University of Technology, ² Free University Amsterdam, ³ NHTV Breda University of International Education).*
4. Matthews, B., Bristow, A. and Nash, C. (2001) "Competitive tendering and deregulation in the British bus market - a comparison of impacts on costs and demand in London and the British Metropolitan Areas", Paper presented at THREDBO7, Molde, Norway.
5. The Political Economy of Urban Transport - System Choice by *Jan K. Brueckner (Department of Economics, University of California, Irvine) and Harris Selod INRA (Paris-Jourdan, CREST-LEI and CEPR) [September 2004, Revised February 2005].*
6. ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 2006
 - ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
 - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
 - ΟΤΑ Α' & Β' ΒΑΘΜΟΥ
 - ΕΙΔΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

Δικτυακοί τόποι:

1. www.oasa.gr (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ)
2. www.yme.gr (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ)
3. www.minfin.gr (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ)
4. www.uitp.org (ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ)
5. http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/Impacts_of_Recession_March_2010.pdf
(ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ)
6. www.oecd.org
(ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – Ο.Ο.Σ.Α.)