



ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Με Θέμα:

Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της

FIAT HELLAS A.E.

Δανιήλ Γεωργία Α.Μ. 11691

Επιβλέπουσα: ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΑΡΑΚΟΥΣΗ

Αθήνα 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η κρίση στον κλάδο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Ο ΟΜΙΛΟΣ *FIAT*

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΟΜΙΛΟΥ

Τομέας οχημάτων

Αγροτικός εξοπλισμός και εξοπλισμός κατασκευαστών

Μη επιβατικά οχήματα

Ανταλλακτικά

Μεταλλουργικά προϊόντα

Υπηρεσίες

Εκδόσεις και επικοινωνίες

Άλλες δραστηριότητες

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

FIAT HELLAS

Υπηρεσίες

After sales

Ανακύκλωση αυτοκινήτων

Χρηματοδοτικές υπηρεσίες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΕΝΔΟΕΤΑΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρακάτω εργασία πραγματοποιείται στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών μου και έχει ως αντικείμενο την προσέγγιση των αριθμοδεικτών και την χρησιμότητα τους στην ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων, εφαρμόζοντας τους για την

εταιρία FIAT HELLAS A.E. Σκοπός της είναι να παρακολουθήσουμε την οικονομική πορεία της εταιρίας τα έτη 2007-2011 και το κατά πόσο κατάφερε να ανταπεξέλθει στην δύσκολη οικονομική κατάσταση που βρίσκεται ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ελλάδα το τελευταίο διάστημα .

1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η Ελλάδα είναι μια ανεπτυγμένη χώρα, με ένα υψηλό επίπεδο διαβίωσης και "πολύ υψηλό" Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης , όπου κατατάσσεται 22^η στον κόσμο το 2010, και 22^η στον δείκτη του The Economist του 2005 για την ποιότητα ζωής παγκοσμίως. Με βάση τα στοιχεία της Eurostat το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ελλάδας ήταν ίσο με το 94% του μέσου όρου της ΕΕ το 2008. Οι κύριοι μεγάλοι κλάδοι της Ελληνικής οικονομίας είναι ο τουρισμός, η ναυτιλία, η βιομηχανική παραγωγή τροφίμων και η επεξεργασία καπνού, η υφαντουργία, τα χημικά, τα προϊόντα μετάλλου, η μεταλλευτική και η μονάδες διύλισης πετρελαίου.

Η μεγέθυνση του ΑΕΠ της Ελλάδος είναι επίσης, κατά μέσον όρο, από το 1990 υψηλότερη από αυτόν του μέσου όρου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εντούτοις, η ελληνική οικονομία αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα, περιλαμβανομένων και της αύξησης των επιπέδων της ανεργίας, την γραφειοκρατία και την διαφθορά.

Το 2009, η Ελλάδα την δεύτερη χαμηλότερη κατάταξη στην ΕΕ σύμφωνα με τον Δείκτη Οικονομικής Ελευθερίας (μετά την Πολωνία), ενώ κατατάσσεται 81^η παγκοσμίως. Η χώρα υποφέρει από υψηλά επίπεδα πολιτικής και οικονομικής διαφθοράς και χαμηλή ανταγωνιστικότητα συγκριτικά με τους Ευρωπαίους εταίρους της.

Λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας γύρισε σε αρνητικό πρόσημο το 2009, για πρώτη φορά από το 1993. Μια ένδειξη της τάσης υπερχρέωσης τα περασμένα χρόνια είναι το γεγονός ότι η αναλογία ιδιωτικών δανείων προς καταθέσεις ξεπέρασε τις 100 μονάδες (αναλογία δηλαδή μεγαλύτερη του 1 προς 1) κατά την διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του έτους 2007.

Μέχρι το τέλος του 2009, ως αποτέλεσμα του συνδυασμού της διεθνούς οικονομικής κρίσης και εσωτερικών παραγόντων (ανεξέλεγκτης σπατάλης λίγο πριν τις εκλογές του Οκτωβρίου 2009), η Ελληνική οικονομία αντιμετώπισε την πιο σοβαρή της κρίση από το 1993, με το υψηλότερο δημόσιο έλλειμμα (αν και κοντά σε αυτό της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου) καθώς και το δεύτερο υψηλότερο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ στην ΕΕ. Το δημόσιο έλλειμμα του 2009 έφτασε στο 15,4% του ΑΕΠ. Αυτό, και τα αυξανόμενα επίπεδα χρέους (στο 127,1% του ΑΕΠ το 2009) οδήγησαν σε υψηλό κόστος δανεισμού, που προκάλεσε μια σοβαρή οικονομική κρίση. Η Ελλάδα προσπαθεί να καλύψει το υπερβολικό δημόσιο έλλειμμα της στα ίχνη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Το εργατικό δυναμικό της Ελλάδος φτάνει συνολικά τα 4,9 εκατομμύρια, και είναι το δεύτερο πιο σκληρά εργαζόμενο ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ, μετά την Νότιο Κορέα. Το Κέντρο Ανάπτυξης του Γκρόνιγκεν δημοσίευσε μια έρευνα που αποκάλυπτε ότι μεταξύ του 1995 και του 2005, η Ελλάδα ήταν η χώρα με το μεγαλύτερο ποσοστό ωρών εργασίας ανά εργαζόμενο ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά έθνη. Οι Έλληνες εργάστηκαν κατά μέσον όρο

1.900 ώρες ανά έτος, ακολουθούμενοι από τους Ισπανούς (με μέσο όρο 1.800 ώρες ανά έτος).

2. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους πιο μονοπωλιακούς κλάδους. Το 1966 τέσσερες εταιρίες κατασκεύασαν το 48 % από τον αριθμό των αυτοκινήτων. Εννέα (9) βασικές εταιρίες κατασκευάζουν το 77 % από το σύνολο των αυτοκινήτων. Πέντε από αυτές βρίσκονται στη Δυτική Ευρώπη: Volkswagen AG με 20 % στο σύνολο των αυτοκινήτων, PSA Peugeot-Citroen, με 13,5 %, Fiat Auto SpA με 9,0 %, Renault SA με 8,9 %, Daimler-Chrysler AG με 6,2 % από την παγκόσμια παραγωγή αυτοκινήτων. Κατά τη διάρκεια του 20ου αι. έχουν καταγραφεί σημαντικές αλλαγές στην εδαφική κατανομή της αυτοκινητοβιομηχανίας, τόσο σε μεγάλες περιοχές της γης όσο και σε επίπεδο κρατών. Μέχρι τη δεκαετία του '50 τη δεσπόζουσα θέση στην κατασκευή των αυτοκινήτων κατείχε η Βόρεια Αμερική, με 85 % . Επί του παρόντος ολόκληρη παραγωγική δυναμικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας συγκεντρώνεται σε τρεις μεγάλες περιοχές της γης :

- **Βόρεια Αμερική** (ΗΠΑ.Καναδάς)
- **Δυτική Ευρώπη** (Γερμανία,Γαλλία)
- **Ασία** (Ιαπωνία,Κορέα)

Ανάλογα με τους προορισμούς της η αυτοκινητοβιομηχανία χωρίζεται σε τρεις κλάδους:

- **κατασκευή αυτοκινήτων**
- **κατασκευή φορτηγών**
- **κατασκευή λεωφορείων**

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι αναπτυγμένη σε όλα τα κράτη τα οποία κατασκευάζουν οχήματα. Την κυρίαρχη θέση κατέχει η Γερμανία (Volkswagen, Daimler-Chrysler, Audi, Opel, BMW, MAN). Τη δεύτερη θέση στην Ευρώπη κατέχει η Γαλλία (Renault, Peugeot- Citroen). Η Μεγάλη Βρετανία διατηρεί τον παραγωγικό της δυναμισμό παρόλο που έμεινε χωρίς κανένα σήμα που να ανήκει στις βρετανικές εταιρίες. Η Rover πωλήθηκε στους Ινδούς, η TVR στους Ρώσους, η Jaguar στους 14 Αμερικανούς. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Μεγάλη Βρετανία κατασκευάζονται οι Nissan, Toyota, Ford κ.τ.λ.

2.1 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

Τα βέλη της οικονομικής κρίσης πέτυχαν στην "καρδιά" τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο οποίος οδεύει με μαθηματική ακρίβεια στη μεγαλύτερη αναδιάρθρωση στην ιστορία του. Οι πωλήσεις αυτοκινήτων στην Ευρώπη βρέθηκαν τον περασμένο μήνα σε "ελεύθερη πτώση", και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ειδικών, δύσκολα θα βγουν από την έντονα καθοδική τροχιά που διαγράφουν. Στη χώρα μας οι έμποροι αυτοκινήτου βρίσκονται σε απόγνωση, ενώ οι εισαγωγικές εταιρείες προχωρούν σε άκρως δελεαστικές προσφορές για να τονώσουν τις πωλήσεις τους ενώ συγκεκριμένα μετρα ενίσχυσης της ζήτησης στην αγορά αυτοκινήτου, προτίθεται να ζητήσει άμεσα ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Επίτροπος για θέματα Βιομηχανίας, κ. Γκίντερ Φερχόγκεν, όπως αποκάλυψε με συνέντευξή του, που παραχώρησε στην ιστοσελίδα της Ντόιτσε Βέλε.

Αντίκτυπο και στις πωλήσεις Ι.Χ. αυτοκινήτων έχει η οικονομική κρίση που πλήττει και την Ελλάδα. Οι πωλήσεις τον Αύγουστο υποχώρησαν κατά 11,8% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2007 ενώ τον Σεπτέμβριο καταγράφηκε πτώση κατά 2,8% σε σχέση με τον ίδιο μήνα του περασμένου έτους, με τις ταξινομήσεις να φτάνουν τις 18.825 έναντι 19.369 οχήματα. Οι εισαγωγικές εταιρείες προσπαθούν με άκρως δελεαστικές προσφορές να τονώσουν τις πωλήσεις τους οι οποίες συνεχώς μειώνονται.

Οι έμποροι αυτοκινήτων από την μεριά τους έχουν οδηγηθεί σε αδιέξοδο καθώς οι πωλήσεις των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων μειώθηκαν κατά 27,3% τον Αύγουστο ενώ και τον Σεπτέμβριο κινήθηκαν ακόμη χαμηλότερα.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις ερευνητών η αγορά αυτοκινήτου θα καθυστερήσει πολύ να ανακάμψει.

Ζοφερά προβλέπονται τα δύο επόμενα χρόνια για τις αυτοκινητοβιομηχανίες σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αναλυτών του επενδυτικού οίκου Goldman Sachs, καθώς η καθοδική πορεία στις πωλήσεις αυτοκινήτων δεν αναμένεται να ανακοπεί πριν το 2011.

Οι καταναλωτές πάντως αναθεωρούν τις επιλογές τους κατά την αγορά κάποιου αυτοκινήτου επιλέγοντας οχήματα μικρού κυβισμού ή ακόμη κάποιο υβριδικό.

Άμεση στήριξη της αυτοκινητοβιομηχανίας ζητά ο Επίτροπος Φερχόιγκεν. Ο Γερμανός πολιτικός έχει συγκαλέσει σήμερα στις Βρυξέλλες Σύνοδο, ώστε να συζητήσει το πρόβλημα με τους εκπροσώπους μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών της Ευρώπης, τους υπουργούς Οικονομίας των χωρών τους και τους συνδικαλιστικούς εκπροσώπους.

Ζητούμενο, για τον Επίτροπο Βιομηχανίας -έγινε γνωστός σ' όλη τη "γηραιά ήπειρο" από την προηγούμενη θητεία του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως Επίτροπος αρμόδιος για τη Διεύρυνση της Ε.Ε. και τις τοποθετήσεις του πάνω στο ζήτημα της ενταξιακής πορείας της Τουρκίας- θα είναι το δέον γενέσθαι στην αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία, όπως επισημαίνουν οι ειδικοί, βιώνει άμεσα τις συνέπειες της χρηματοπιστωτικής κρίσης.

"Επιδότησεις, με τη συνήθη τους έννοια, δε θα συζητηθούν», τόνισε ο κ. Φερχόιγκεν, αναφερόμενος στη σημερινή σύνοδο. «Εκείνο που πρέπει να συζητηθεί", συνέχισε, "είναι, κατ' αρχήν, η αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου, ώστε να αρθούν οι σχετικές αβεβαιότητες. Η αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να ξέρει τί απαιτεί η ευρωπαϊκή νομοθεσία, ώστε να δουν τι αυτοκίνητα θα κατασκευάσουν".

Να δοθούν κίνητρα στους καταναλωτές

Σύμφωνα με τον επίτροπο Φερχόιγκεν, το άλλο ζήτημα που πρέπει να συζητηθεί είναι τα κίνητρα. "Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για τους πελάτες", επισήμανε, "ώστε να αντικαταστήσουν το παλιό τους αυτοκίνητο μ' ένα καινούριο λιγότερο ρυπογόνο. Και τρίτον, εάν παρουσιαστούν προβλήματα στη χορήγηση πιστώσεων, θα μπορούσε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να θέσει μέσα στη διάθεσή τους, με χαμηλούς τόκους αλλά με την καθαρή δέσμευση για αυτοκίνητα με μικρή κατανάλωση καυσίμων".

Στον κ. Φερχόιγκεν τέθηκε το θέμα πως πολλοί Ευρωπαίοι πολίτες, που απειλούνται από το φάσμα της ανεργίας, διαμαρτύρονται ότι η Πολιτεία ενισχύει τις τράπεζες, αλλά αφήνει στην τύχη τους την αυτοκινητοβιομηχανία και του ζητήθηκε να σχολιάσει τις επικρίσεις αυτές.

"Ακολουθούμε μια καθαρή πολιτική στην Ευρώπη, που σημαίνει ότι δεν επιδοτούμε συγκεκριμένους τομείς, ώστε να σταθούν στα πόδια τους", είπε ο κ. Φερχόιγκεν και πρόσθεσε: "Θα πρέπει να αντέξουν στον ανταγωνισμό. Σε ό,τι αφορά στις τράπεζες, πρόκειται για εγγυήσεις, οι οποίες δεν είναι δεδομένο ότι θα αξιοποιηθούν".

Ο Επίτροπος διευκρίνισε πως, στον τομέα αυτόν, «υπάρχει η διαφορά ότι απειλήθηκε με κατάρρευση το πιστωτικό σύστημα και ήταν απολύτως απαραίτητο να διασφαλισθεί η συνέχιση της βασικής λειτουργίας του. Δηλαδή, να τροφοδοτεί την πραγματική οικονομία με πιστώσεις. Η αυτοκινητοβιομηχανία δε χρειάζεται επιδοτήσεις αλλά καθαρό νομικό πλαίσιο, ώστε να γνωρίζει που βρίσκεται. Και σε

περίπτωση που χρειαστεί, να κινητοποιηθεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ώστε να της δοθεί ευνοϊκή χρηματοδότηση".

Ο "κίνδυνος" των ξένων επενδύσεων

Ο Ευρωπαίος Επίτροπος ρωτήθηκε από τη «NB» και για το πόσο υπαρκτός είναι ο κίνδυνος, που προβάλλεται συχνά, το τελευταίο χρονικό διάστημα, πως επενδυτές από την Άπω Ανατολή ή τον Περσικό Κόλπο, με την πτώση των μετοχών, θα αγοράσουν φτηνά σημαντικές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Η απάντησή του ήταν αποστομωτική: «Το ζήτημα είναι, εάν πράγματι πρόκειται για κίνδυνο".

"Μέχρι σήμερα", συνέχισε ο κ. Φερχόιγκεν, "λέγαμε ότι θέλουμε να είμαστε ελκυστικοί για επενδύσεις από άλλα μέρη του πλανήτη. Πολιτική μας ήταν πάντα: όποιος θέλει να επενδύσει είναι ευπρόσδεκτος. Μέχρι σήμερα δε γνωρίζω ούτε μία περίπτωση που να επένδυσε κάποιος με στόχο τη ζημία του ιδίου και της Ευρώπης. Παρόλα αυτά μπορώ να φανταστώ ότι υπάρχουν επιχειρήσεις που δε θέλουν να βρεθούν στα χέρια συγκεκριμένων ξένων ομίλων. Θα πρέπει να πάρουν τα μέτρα τους. Αλλά η εθνικοποίηση δεν είναι λύση. Είχαμε σε πολλά μέρη της Ευρώπης την εμπειρία της κρατικής βιομηχανίας. Αυτό το πείραμα δεν πρέπει να το επαναλάβουμε".

Σε ό,τι αφορά στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, ο Ευρωπαίος Επίτροπος είπε πως μπορεί να ελεγχθεί, μολονότι αντιμετωπίζει αυτή τη στιγμή μία δραστική μείωση της ζήτησης. "Υπάρχουν", πρόσθεσε, "διαφορετικές αιτίες για την κρίση. Η βασική είναι ότι οι δυνητικοί αγοραστές είναι συγκρατημένοι. Σε περιόδους οικονομικής αβεβαιότητας οι άνθρωποι δε θέλουν να διαθέσουν πολλά λεφτά. Δεν αγοράζουν σπίτια και ακριβές τηλεοράσεις".

Σύμφωνα με τον Γκίντερ Φερχόιγκεν, "η βιομηχανία, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στον υπόλοιπο κόσμο, έχει το ίδιο πρόβλημα. Περιμένουμε μικρή αύξηση των ρυθμών ανάπτυξης. Το καλύτερο που έχουμε να κάνουμε είναι να ακολουθήσουμε την πολιτική που πρεσβεύω από καιρό. Δηλαδή, να δώσουμε στη βιομηχανία μας το

καλύτερο δυνατό πλαίσιο λειτουργίας, αλλά να μην ανακατευτούμε σε αποφάσεις που πρέπει να πάρει η ίδια η βιομηχανία".

Ο ΟΜΙΛΟΣ FIAT

Η Fiat SpA ιδρύθηκε στο Τορίνο της Ιταλίας στις 11 Ιουλίου του 1899 από μια ομάδα τοπικών επιχειρηματιών, ανάμεσα στους οποίους ήταν και ο Giovanni Agnelli. Σε λιγότερο από 10 χρόνια από την ίδρυση της, η Fiat SpA έγινε η μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία της Ιταλίας. Αν και η κύρια ασχολία της εταιρείας αφορούσε στην κατασκευή αυτοκινήτων, οι δραστηριότητές της διευρύνθηκαν σε άλλους τομείς των μεταφορών, που περιλαμβάνουν την αεροπλοΐα, τα τρένα, τα επαγγελματικά οχήματα, τα λεωφορεία, τα αγροτικά μηχανήματα και τις ναυτικές μηχανές. Η προϊοντική αυτή διαφοροποίηση έπαιξε σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της στρατηγικής της εταιρείας για παγκοσμιοποίηση και εδραίωσε τη Fiat ως έναν από τους ισχυρότερους βιομηχανικούς ομίλους.

ΜΕΓΕΘΗ

Σήμερα, ο όμιλος Fiat είναι ένας από τους μεγαλύτερους βιομηχανικούς ομίλους σε παγκόσμιο επίπεδο, με περισσότερους από 190.000 υπαλλήλους σε 190 χώρες. Διαθέτει 188 εργοστάσια και 117 κέντρα έρευνας και εξέλιξης.

Ο όμιλος Fiat ενεργοποιείται στο χώρο του αυτοκινήτου με τις μάρκες Fiat, Alfa Romeo, Lancia και Abarth καθώς κι επαγγελματικά οχήματα με τα διακριτικά της Fiat (Fiat Professional). Ο όμιλος Fiat ελέγχει επίσης τη Ferrari και τη Maserati.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ

Η διάκριση αυτή έχει επανειλημμένως επικυρώσει την ανωτερότητα των αυτοκινήτων του ομίλου. Ευρωπαίοι δημοσιογράφοι ψηφίζουν με τα αυστηρότερα κριτήρια το σημαντικότερο αυτοκίνητο της χρονιάς (Car of the Year) και ο ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα έντονος. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο το γεγονός ότι η Fiat

έχει κατακτήσει τον τίτλο αυτό 11 φορές:

1967 Fiat 124
1970 Fiat 128
1972 Fiat 127
1980 Lancia Delta
1984 Fiat Uno
1994 Fiat Ducato (Van of the Year)
1995 Fiat Punto
1996 Fiat Bravo/Brava
1998 Alfa 156
2001 Alfa 147
2004 Fiat Panda
2006 Fiat Doblo (Van of the Year)
2008 Fiat 500
2008 Fiat Scudo (Van of the Year)
2009 Fiat Fiorino (Van of the Year)
2011 Fiat Doblo Cargo (Van of the Year)

2.2 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ

Οι δραστηριότητες του Ομίλου, είχαν εστιασθεί αρχικά στην κατασκευή αυτοκινήτων, αλλά και άλλων αγροτικών ή βιομηχανικών οχημάτων. Με την πάροδο των ετών, όμως, οι δραστηριότητές της επεκτάθηκαν σε μία ευρεία γκάμα τομέων της βιομηχανίας. Είναι άλλωστε ο μεγαλύτερος βιομηχανικός όμιλος της Ιταλίας. Έχει επίσης σημαντικό κομμάτι της βιομηχανικής παραγωγής της εκτός Ιταλίας. Χαρακτηριστικό είναι πως οι δραστηριότητές της εκτείνονται σε 61 χώρες, με 1.063 εταιρείες που απασχολούν 223.000 άτομα, 111.000 εκ των οποίων απασχολούνται εκτός Ιταλίας. Ο Όμιλος Fiat, ξεκινώντας από τα τέλη του 1960, έχει αποκτήσει έναν μεγάλο αριθμό εταιρειών, μεταξύ των οποίων και οι ακόλουθες:

2.2.1 ΤΟΜΕΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες του Ομίλου ελέγχονται από δύο εταιρείες: την Fiat Group Automobiles και τη Maserati και τη Φερράρι. Η Fiat Group Automobiles έχει υπό την διαχείρισή της τις φίρμες Lancia, Alfa Romeo, Fiat και Abarth. Η Ferrari ανήκει στον Όμιλο Fiat, όμως λειτουργεί αυτόνομα.

2.2.2 ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Ο Όμιλος Fiat κατέχει την CNH Global (που περιλαμβάνει τις Case Construction, Case IH, Flexi-Coli, Kobelco, New Holland, New Holland Construction και Steyr) και την Fiat - Hitachi Construction. Η CNH είναι η δεύτερη μεγαλύτερη κατασκευάστρια αγροτικού εξοπλισμού στον κόσμο, μετά την Deere & Company. Είναι επίσης η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία στην παραγωγή εξοπλισμού κατασκευών μετά τις Caterpillar και Komatsu. Η CNH φέρνει στον Όμιλο περίπου το 20.9% των συνολικών εσόδων. Η εταιρεία αυτή είναι επίσης η πιο προνομιούχα εταιρεία του Ομίλου, λόγω της ανάπτυξης και των κερδών που φέρνει στη Fiat.

2.2.3 ΜΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Ο τομέας αυτός του Ομίλου αναλαμβάνει την κατασκευή επαγγελματικών οχημάτων (εταιρείες Iveco και Seddon Atkinson), λεωφορείων (Iveco και Irisbus) και πυροσβεστικών οχημάτων (Camiva, Iveco και Magirus).

2.2.4 ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Η μεγάλη εταιρεία κατασκευής ανταλλακτικών Magneti-Marelli ανήκει στη Fiat, και εκείνη με τη σειρά της έχει στην κατοχή της άλλες φίρμες όπως η Carello, η Automotive Lighting, η Siem, η Cofap, η Jaeger, η Solex, η Veglia Borletti, η Vitaloni και η Weber. Άλλη εταιρεία ανταλλακτικών του Ομίλου είναι η Riv - SKF.

2.2.5 ΜΕΤΑΛΛΟΥΡΓΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Ο Όμιλος Fiat δραστηριοποιείται και στα προϊόντα μεταλλουργίας μέσω μιας θυγατρικής της, της Teksid.

2.2.6 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Συστήματα παραγωγής δημιουργούνται από μια θυγατρική του Ομίλου, της Comau S.p.A. (τόρα Comau Systems), η οποία εξαγόρασε τις American Pico, Renault Automation και Sciaky και παράγει βιομηχανικά συστήματα αυτοματοποίησης. Τις δεκαετίες του 1970 και 1980, η εταιρεία έγινε πρωτοπόρος στην χρησιμοποίηση ρομποτικών συστημάτων για την συναρμολόγηση αυτοκινήτων. Τα εργοστάσια παραγωγής της Fiat συμπεριλαμβάνονται στα πιο ανεπτυγμένα και τεχνολογικά προηγμένα στον κόσμο.

2.2.7 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Μια πολύ σημαντική ασφαλιστική εταιρεία, η Toro Assicurazioni ανήκει στον Όμιλο και του επιτρέπει να ελέγχει ένα μεγάλο κομμάτι της αγοράς (μαζί με άλλες εταιρείες όπως η Lloyd Italico και η Augusta Assicurazioni) και να αλληλεπιδρά με κάποιες τράπεζες.

2.2.8 ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Ο Όμιλος Fiat περιλαμβάνει επίσης συγκεκριμένες φίρμες στον τομέα των εκδόσεων, όπως τη La Stampa (που δημιουργήθηκε το 1926 για την έκδοση της ομώνυμης εφημερίδας), την Itedi και την Italiana Edizioni. Μία εξειδικευμένη διαφημιστική εταιρεία είναι η Publikompass η οποία υποστηρίζεται από το Κέντρο Τύπου της Fiat.

2.2.9 ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Οι Fiat Gesco, KeyG Consulting, Sadi Customs Services, Easy Drive, RM Risk Management και Servizio Titoli είναι μικρότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε συμβουλευτικές υπηρεσίες στον οικονομικό τομέα. Άλλη δραστηριότητα του Ομίλου είναι και η εταιρεία Fiat Information & Communication Services, στον τομέα της Πληροφορικής και των Τηλεπικοινωνιών.

Η Fiat υποστηρίζει και το Ίδρυμα Τζιοβάννι Ανιέλι, ένα σημαντικό ίδρυμα για κοινωνικές και οικονομικές έρευνες. Το Palazzo Grassi, ένα διάσημο αρχαίο κτίριο στη Βενετία, τώρα μουσείο και υποστηριζόμενο μέχρι πρότινος από τον Όμιλο, πωλήθηκε τελικά στο καζίνο της Βενετίας τον Ιανουάριο 2005.

Ο Όμιλος είναι δηλώνει δυναμικό παρόν σε πολλές χώρες, όχι μόνο στη Δύση. Ήταν μια από τις πρώτες εταιρείες που κατασκεύασε εργοστάσιο παραγωγής αυτοκινήτων σε Σοβιετικές χώρες, με μονάδες παραγωγής στο Βλαδιβοστόκ και στο Κίεβο. Η ρωσική κυβέρνηση συνέχισε την συνεργασία με τη Fiat, προχωρώντας σε δημιουργία εταιρείας από κοινού με τον ιταλικό Όμιλο, με το όνομα AutoVAZ (γνωστή και

ως Lada σε χώρες εκτός Ρωσίας). Ο Όμιλος έχει επίσης μία θυγατρική στην Πολωνία, όπου παράγονται τα μικρά μοντέλα της εταιρείας. Η Fiat έχει επίσης εργοστάσια στην Αργεντινή, στη Βραζιλία και φυσικά στην Ιταλία. Άλλες χώρες όπου βρίσκονται εργοστάσιά της είναι και οι Κίνα, Αίγυπτος, Γαλλία, Ινδία, Νότια Αφρική, Τουρκία και Βιετνάμ. Το 2005, η εταιρεία βρισκόταν στην πρώτη θέση των πωλήσεων στην βραζιλιάνικη αγορά με ποσοστό κοντά στο 25%.

2.3 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Ο νέος αιώνας βρίσκει την Fiat σε οικονομική κρίση. Η οικογένεια Agnelli εξακολουθεί να την ελέγχει, αλλά οι δυσκολίες την φέρνουν ένα βήμα πριν την εξαγορά της από την General Motors, που τελικά δεν ολοκληρώθηκε. Από τότε η εταιρεία ακολουθεί μια στρατηγική περικοπής εξόδων και ανασυγκρότησης για να ανταπεξέλθει στα νέα δεδομένα, ενώ πλέον σήμερα έχοντας ανανεώσει την γκάμα της προσφέροντας φρέσκα προϊόντα που διαθέτουν ονόματα από το ένδοξο παρελθόν, έχει πλέον περάσει σε νέα σελίδα.

2.4 FIAT Hellas

Η Fiat Group Automobiles Hellas ιδρύθηκε το 1989 ως θυγατρική της Fiat Group Automobiles SpA. Στην Ελλάδα η Fiat Group Automobiles Hellas εκπροσωπεί τις ιταλικές αυτοκινητοβιομηχανίες: Fiat, Alfa Romeo, Lancia και Abarth, αλλά και τη Fiat Professional. Επιπλέον, δραστηριοποιείται στο χώρο της μακροχρόνιας εκμίσθωσης αυτοκινήτων για τα επιβατικά και των χρηματοδοτήσεων καινούριων ή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, επιβατικών και επαγγελματικών μέσω των FGA Capital και FGA Bank.

2.4.1 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

2.4.1.1 AFTER SALES

Τα ολοκληρωμένα προγράμματα after sales της Fiat καθώς και τα επίσημα σημεία τεχνικής υποστήριξης FIAT SERVICE είναι σχεδιασμένα για να αντιμετωπίσουν κάθε πρόβλημα που μπορεί να προκύψει, για να μπορέσετε να απολαύσετε το πιο σημαντικό στοιχείο ενός Fiat: την οδήγηση.

2.4.1.2 ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Η Fiat Group Automobiles Hellas συνεργάζεται με το δίκτυο της ΕΔΟΕ, η οποία έχει πραγματοποιήσει ένα δίκτυο εγκαταστάσεων αποσυναρμολόγησης. Πρόκειται δηλαδή για κέντρα συγκέντρωσης των οχημάτων που έφτασαν στο τέλος της ζωής τους, όπου φροντίζονται.

Η Fiat Group Automobiles Hellas σαν μέλος της ΕΔΟΕ εκπληρώνει από την μια πλευρά τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 2000/53, όσον αφορά τα εκτός χρήσης οχήματα, δηλαδή η απόσυρση των οχημάτων αυτών να γίνεται βάσει των κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η δημιουργία τέτοιων κέντρων από την ΕΔΟΕ αποτελεί μία απάντηση στις ανάγκες των πελατών της Fiat Group Automobiles Hellas, έτσι ώστε μέσα από σωστούς χειρισμούς να υπάρχει μία υπηρεσία που να ικανοποιεί εγγυημένα τα standards ποιότητας της συλλογής, επιμέλειας και επισκευής των ανακυκλώσιμων προϊόντων σεβόμενοι πάντα το περιβάλλον.

2.4.1.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η FGA Capital Hellas AE δημιουργήθηκε με τη σύμπραξη της Fiat Group Automobiles και της Credit Agricole και είναι το επίσημο χρηματοδοτικό ίδρυμα του ομίλου Fiat. Παρέχει εξειδικευμένες χρηματοδοτικές υπηρεσίες σε όλους τους πελάτες της FIAT και κάνει την αγορά αυτοκινήτου ευκολότερη. Προσφέρει μια πλήρη γκάμα από ευέλικτα και συμφέροντα χρηματοδοτικά προγράμματα και προγράμματα μακροχρόνιας εκμίσθωσης αυτοκινήτων, με άμεση έγκριση, προνομιακά επιτόκια, ευέλικτη πληρωμή με ισόποσες και ανισόποσες δόσεις, ασφάλιση και ευελιξία στο χρόνο και τρόπο αποπληρωμής. Όλα τα χρηματοδοτικά προγράμματα έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόζονται ανάλογα με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις του κάθε πελάτη και να ικανοποιούν τις ξεχωριστές του ανάγκες. Το τμήμα Μακροχρόνιων Εκμισθώσεων της FGA Capital Hellas AE παρέχει προγράμματα εκμίσθωσης αυτοκινήτων με χαμηλό μηνιαίο μίσθωμα πλήρως απαλλασσόμενο φορολογικά. Επιπλέον προσφέρει προαιρετικό δικαίωμα εξαγοράς στο τέλος της εκμίσθωσης, οδική ασφάλεια, ασφάλιση, πλήρη συντήρηση του αυτοκινήτου ή του στόλου και μια μεγάλη γκάμα από επιπλέον εξειδικευμένες υπηρεσίες για τον οδηγό και το αυτοκίνητο.

Η FGA Bank G.m.b.H. με το κύρος του πολυεθνικού οργανισμού και την παγκόσμια εμπειρία της, παρέχει εξειδικευμένες τραπεζικές υπηρεσίες στο χώρο του αυτοκινήτου. Προσφέρει προσωπικά και καταναλωτικά δάνεια με άμεση έγκριση, προνομιακό επιτόκιο και πολλούς εναλλακτικούς τρόπους αποπληρωμής, δίνοντας στον πελάτη τη δυνατότητα να αποκτήσει εύκολα το αυτοκίνητο που επιθυμεί.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ (Κάντζος, 2002)

❖ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

- ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ή ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

=

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ + ΧΡΕΩΣ. ΜΕΤΑΒ/ΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ
ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ + ΠΙΣΤ. ΜΕΤΑΒ/ΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ

Ο δείκτης αυτός δείχνει τη φαινομενική, ποσοτική σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού στον ισολογισμό της μονάδος με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, στο ίδιο χρονικό πλαίσιο του ενός έτους από την ημερομηνία του ισολογισμού, και όχι τόσο την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χωρίς να καταφύγει σε πρόσθετο δανεισμό, βεβαίως. Επιπλέον, το μέγεθος του δείκτη τούτου (αλλά και των συγγενών του) χαρακτηρίζει, εφ' όσον αυτός πραγματικά ελέγχεται από την διοίκηση, την επιχειρηματική προσωπικότητα τούτης σαν επιθετικής ή συντηρητικής.

Χρησιμεύει στην αξιολόγηση της βραχυπρόθεσμης ρευστότητας της επιχείρησης και ιδιαίτερα στη χορήγηση πίστωσης από προμηθευτές ή κεφαλαίων κίνησης από τις τράπεζες αλλά και στην διατήρηση τούτης, από τη διοίκηση, σε ορθολογικά επίπεδα.

Αν και είναι ευνόητο ότι ο λόγος που προκύπτει από τη διαίρεση θα πρέπει να είναι αρκετά μεγαλύτερος της μονάδος (ένας λόγος 2:1 γενικά θεωρείται καλός) για να εξασφαλίζονται τα απαραίτητα όρια ασφάλειας, αφού δεν γίνεται καμμία επιλογή των στοιχείων που συμμετέχουν στον υπολογισμό του, παρ' όλα αυτά ένας υπερβολικά μεγάλος δείκτης γενικής ρευστότητας μπορεί να σημαίνει και μη αποδοτική συσσώρευση ρευστών στοιχείων στις επιμέρους κατηγορίες τούτων.

• ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

=

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ – (ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ + ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΓΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ
& ΠΑΓΙΑ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ + ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

Τη σχέση των πλέον ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελώντας έτσι μια πιο αυστηρή μέτρηση της ικανότητας της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

Στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής ικανότητας της μονάδος καθώς και στην αξιολόγηση της απόδοσης του τμήματος πωλήσεων σε συνδυασμό και με τους όρους πωλήσεων.

Τα όριά του είναι περίπου στη μονάδα και ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση ή τις πραγματικές ανάγκες και δυνατότητες τούτης.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

=

TAMEIAKA + ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΤΑΜΕΙΑΚΑ + ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΟΜΕΝΑ
ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ

ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ + ΠΙΣΤ.ΜΕΤΑΒ.ΛΟΓ/ΜΟΙ

Ο πλέον ενδεικτικός δείκτης ρευστότητας είναι βέβαια ο δείκτης ταμειακής ρευστότητας. Δείχνει απλά την αριθμητική σχέση των ταμειακών και ισοδύναμων ταμειακών στοιχείων με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής ικανότητας της μονάδος, αλλά και της αποδοτικότητας του τμήματος εισπράξεων και πληρωμών.

Είναι συνήθως μικρότερος της μονάδος και ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση ή τις πραγματικές ανάγκες και δυνατότητες τούτης. Να σημειωθεί, ότι ακόμα και τράπεζες δεν εμφανίζουν άμεση ρευστότητα μεγαλύτερη της μονάδος.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ή ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ**
ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

$$= \frac{\text{ΠΩΛΗΣΕΙΣ (ΚΑΘΑΡΕΣ)}}{\text{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ}}$$

Δείχνει πόσες φορές μέσα στη χρήση ανακυκλώνονται τα υπόλοιπα του λογαριασμού «Απαιτήσεις» και είναι βοηθητικός στην αξιολόγηση των παραπάνω δεικτών ρευστότητας. Σε ημέρες δείχνει το διάστημα που απαιτείται για την είσπραξη/ρευστοποίηση των υπόλοιπων αυτών.

Χρησιμοποιείται συμπληρωματικά και σε συνδυασμό με τους δείκτες ρευστότητας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, στην καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδος. Χρησιμεύει, επίσης, στην αξιολόγηση της απόδοσης της πολιτικής πωλήσεων και πίστωσης προς τους πελάτες της επιχείρησης από το αντιστοιχο τμήμα τούτης καθώς και του τμήματος εισπράξεων. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί και στην απόφαση factoring των υπόλοιπων των πελατών μιας επιχείρησης. Ο δείκτης αυτός εκφράζει και την πιστωτική πολιτική της επιχείρησης προς τους πελάτες ή τους πιθανούς πελάτες της αλλά και προς τους ανταγωνιστές της γενικότερα.

Είναι αρκετά μεγαλύτερος της μονάδος (3 ή 4 και πλέον φορές) και ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση, τις πραγματικές ανάγκες και δυνατότητες τούτης αλλά και τις συνθήκες της αγοράς και τον ανταγωνισμό. Αν, για παράδειγμα, η «Αγορά δουλεύει» με τρίμηνα γραμμάτια μια επιχείρηση δύσκολα μπορεί να απαιτήσει καλύτερους όρους πληρω- μής από τους δικούς της πελάτες.

• ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ή ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ
ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ

=

ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ
ΜΕΣΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ

Δείχνει όσες φορές τα εμπορεύσιμα αποθέματα της μονάδος ανακυκλώνονται μέσα στη χρήση, δηλαδή μετατρέπονται σε υπόλοιπα πελατών και από εκεί σε μετρητά ή γραμμάτια και

πάλι σε αποθέματα. Σε ημέρες (διαιρώντας με το δείκτη «φορές» τις 365 ημέρες του έτους ή με τον ειδικό τύπο κατ' ευθείαν, βλ. συνοπτικό πίνακα) δείχνει πόσο διάστημα απαιτείται για τη ρευστοποίηση των αποθεμάτων.

Συμπληρωματικά, χρησιμοποιείται και σε συνδυασμό με τους δείκτες ρευστότητας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, στην καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της μονάδος. Χρησιμεύει, επίσης εσωτερικά, στην αξιολόγηση της απόδοσης της πολιτικής πωλήσεων και διαχείρισης αποθεμάτων της επιχείρησης από τα αντίστοιχα τμήματα τούτης και, εξωτερικά, στην εκτίμηση της ποιότητας των αποθεμάτων ειδικά σε μια απόφαση υποθήκευσης των αποθεμάτων από μια τράπεζα. Από τη μελέτη της διαχρονικής εξέλιξης του δείκτη μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για τη βελτίωση ή μη της θέσης της επιχείρησης στην αγορά.

Αρκετές φορές είναι μεγαλύτερος της μονάδος και ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση αλλά και τις συνθήκες της αγοράς. Ένα super market, για

παράδειγμα, έχει μεγάλο δείκτη ανακύκλωσης αποθεμάτων σε σχέση με ένα ναυπηγείο. Να ληφθεί υπ' όψιν ότι κάθε επιχείρηση έχει τον δικό της επιχειρησιακό κύκλο μέσα στον οποίο εντάσσεται τόσο η ταχύτητα κυκλοφορίας αποθεμάτων όσο και των απαιτήσεων παραπάνω.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ**

=

TAMEΙΑΚΑ + ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΤΑΜΕΙΑΚΑ + ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ + ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (ΠΡΟΒΛΕΨΗ)

Δείχνει για πόσες ημέρες τα ρευστά και τα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης μπορούν να καλύψουν τα λειτουργικά της έξοδα.

Χρησιμοποιείται στην καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας και την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης σε συνδυασμό και με τους άλλους σχετικούς δείκτες αλλά και στη βιωσιμότητα τούτης σε περίπτωση κρίσεως οπότε θα συντρέχουν και θα πρέπει να αξιολογηθούν και οι αντίστοιχοι σχετικοί με την επιχειρηματική κρίση αριθμοδείκτες στους οποίους θα αναφέρουμε παρακάτω.

Τα όριά του εξαρτώνται, κυρίως από τις καθημερινές ανάγκες και τον τρόπο λειτουργίας κάθε επιχείρησης και λιγότερο από τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση. Τυχόν εποχικότητα στις πωλήσεις των επιχειρήσεων μπορεί να επηρεάσει το δείκτη.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΕΠΙΣΦΑΛΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

$$=$$
$$\frac{\text{ΕΠΙΣΦΑΛΕΙΣ} + \text{ΕΠΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ}}{\text{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ}}$$

Ο δείκτης αυτός δείχνει ακριβώς τι ποσοστό των απαιτήσεων χαρακτηρίστη-καν σαν επισφαλείς και επίδικοι και μεταφέρθηκε στον αντίστοιχο ξεχωριστό υπολογαριασμό στο τέλος της χρήσεως.

Χρησιμοποιείται για την καλύτερη αξιολόγηση της ρευστότητας της επιχείρησης σε συνδυασμό και με τους άλλους σχετικούς δείκτες αλλά και στην αξιολόγηση της ποιότητας των απαιτήσεων για factoring,βιωσιμότητα,κ.λπ.Ο δείκτης,βασικά,είναι μια ένδειξη της αυστηρότητας ή μη με την οποία αξιολογήθηκε η εισπρακτικότητα των απαιτήσεων στο τέλος της χρήσης από την ίδια την επιχείρηση.

Τα όρια είναι ανάλογα με τον αντίστοιχο δείκτη του κλάδου ή ομοειδών και ως προς άλλα,επίσης, χαρακτηριστικά,επιχειρήσεων στην ίδια αγορά καθώς και τη γενικότερη οικονομική συγκυρία.

Επειδή η εκτίμηση των επισφαλών γίνεται από την ίδια επιχείρηση,ο δείκτης από μόνος του δεν έχει μεγάλη σημασία αν δεν συγκριθεί με τον αντίστοιχο άλλων επιχειρήσεων και βεβαίως,με τη σχετική με το θέμα αυτό γνώμη των ελεγκτών στην έκθεσή τους.

❖ **ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)**

$$=$$
$$\frac{\text{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ}}$$

Δείχνει τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης προς το σύνολο των κεφαλαίων της.

Χρησιμοποιείται ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται, μαζί με άλλους συγγενείς δείκτες, κυρίως στην αξιολόγηση της βιωσιμότητας μιας επιχείρησης. Χρησιμεύει, επίσης, στην εκτίμηση της πιστοληπτικής ικανότητας μιας μονάδος δίνοντας ένα μέτρο κάλυψης που μπορούν να προσφέρουν οι ιδιοκτήτες στους πιστωτές. Από την άλλη μεριά, η σχέση ιδίων προς σύνολο κεφαλαίων δίνει και μια εικόνα της αυτονομίας που μπορεί να έχει μια επιχείρηση και της ανεξαρτησίας της από δανεικά κεφάλαια και άλλους πιστωτές. Ταυτοχρόνως, όμως, φαίνεται αντίστοιχα και το επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης στο οποίο (σκόπιμα, θα πρέπει) διατηρεί την επιχείρηση η διοίκηση της.

Η σχέση ιδίων και συνολικών κεφαλαίων σε μια επιχείρηση εξαρτάται (από ένα επίπεδο και πέρα) από την προσωπικότητα της συγκεκριμένης επιχείρησης, του αντικειμένου της, της θέσης της στην ευρύτερη αγορά αλλά και της σημασίας της στην οικονομία και την κοινωνία στην οποία ανήκει, της νομικής μορφής της, (ΑΕ, ΕΠΕ, ΟΕ, κ.λπ.) καθώς και του καθεστώτος που διέπει και επηρεάζει (ενισχύει πολλές φορές) το βαθμό και τον τρόπο χρηματοδότησης επιχειρήσεων σε μια χώρα, (επιχορηγήσεις, κρατικές εγγυήσεις κ.λπ.).

• **ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

=

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Δείχνει τη σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια και πιο συγκεκριμένα το επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης (και πάνω από τη

μονάδα), τόσο υπερχρεωμένη είναι η επιχείρηση ή τόσο υψηλότερο το επίπεδο άσκησης κεφαλαιακής μόχλευσης.

Χρησιμεύει σαν άμεση ένδειξη της υπερχρέωσης της επιχείρησης με ξένα κεφάλαια και χρησιμοποιείται πιο πολύ από τους δανειστές της επιχείρησης για να εκτιμήσουν το βαθμό ασφάλειας που τους εξασφαλίζουν τα ίδια κεφάλαια αλλά και από τη διοίκηση και τους μετόχους της εταιρίας για να διαπιστώσουν το επίπεδο στο οποίο έχει φθάσει η χρήση κεφαλαιακής μόχλευσης ή αυτό που λέγεται διεθνώς trading on the equity.

Εκτός από τον κλάδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση και τη θέση της στην κεφαλαιαγορά, στη σύγκριση και αξιολόγηση του δείκτη θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν και η τρέχουσα γενικότερη οικονομική κατάσταση καθώς και η νομική μορφή της επιχείρησης.

- $$\frac{\text{ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΑΓΙΩΝ}}{\text{=}} \frac{\text{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΑΞΙΑ ΠΑΓΙΩΝ (ΚΑΘΑΡΗ)}}$$

Δείχνει τη σχέση ιδίων κεφαλαίων προς την (καθαρή) αξία των πάγιων της επιχείρησης.

Ο δείκτης χρησιμοποιείται στον προσδιορισμό, βασικά, του τρόπου χρηματοδότησης των πάγιων της επιχείρησης και είναι και μια ένδειξη της άνεσης που έχει η επιχείρηση σε κεφάλαια κίνησης αφού ένας δείκτης χρηματοδότησης πάγιων μεγαλύτερος της μονάδος δείχνει ότι μέρος και των (τρεχουσών) αναγκών της εταιρίας σε κεφάλαια κίνησης έχει καλυφθεί από μακροπρόθεσμα και μάλιστα ίδια κεφάλαια. Τα Όρια = , > , < 1 Στα πλαίσια του κλάδου.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**

=

$$\frac{\text{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}}{\text{ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ}}$$

Δείχνει τη σχέση των κυκλοφορούντων στοιχείων του ενεργητικού με το σύνολο των υποχρεώσεων.

Ο δείκτης χρησιμοποιείται ως μια ένδειξη της μακροχρόνιας ρευστότητας της επιχείρησης. Ένας υψηλός (ίσος ή και μεγαλύτερος της μονάδος) δείκτης σημαίνει ότι αν δεν υπάρξουν σοβαρές, συσσωρευμένες ζημιές στο μέλλον, οι υποχρεώσεις της επιχείρησης, όπως αυτές γίνονται σταδιακά βραχυπρόθεσμες, θα μπορούν να εξοφληθούν χωρίς να χρειαστεί αναδιάρθρωση της κεφαλαιακής δομής της επιχείρησης ή σοβαρή αναστάτωση της ομαλής λειτουργίας της. Χρησιμοποιείται από τους δανειστές και τους χρηματοοικονομικούς αναλυτές. Όρια = , > 1 Στα πλαίσια του κλάδου και ανάλογα με τη χρονική διάρθρωση των υποχρεώσεων σε βραχυπρόθεσμες/μακροπρόθεσμες.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ**

=

$$\frac{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΝΕΙΩΝ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ}}$$

Δείχνει τη σχέση δανείων προς το σύνολο κεφαλαίων κάθε μορφής που είναι επενδυμένα ή χρησιμοποιούνται καθ' οιονδήποτε τρόπο από την επιχείρηση.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της δανειακής επιβάρυνσης (με επίσημα δάνεια) της επιχείρησης. Όρια < 1 Στα πλαίσια του κλάδου.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΡΟΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

=

$$\frac{\text{ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (ΚΑΘΑΡΟ)}}{\text{ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ}}$$

Δείχνει τη σχέση πάγιων με τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Ο δείκτης αυτός δείχνει, ως ένα βαθμό, την κάλυψη των μακροχρόνιων πιστωτών της επιχείρησης από ρευστοποιήσιμα στοιχεία και στο βαθμό που αυτά δεν είναι υποθηκευμένα σε άλλους πιστωτές. Επίσης, και σε συνδυασμό με πληροφορίες για το ποσοστό στο οποίο τα υπάρχοντα πάγια είναι υποθηκευμένα, ο δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του βαθμού στον οποίο θα μπορούσε η επιχείρηση να αντλήσει επιπλέον δανεικά κεφάλαια με υποθήκευση πάγιών της. Όταν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδος χρειάζεται προσοχή γιατί μπορεί να σημαίνει υπερχρέωση της εταιρίας ή / και πλεόνασμα έντοκων μακροπρόθεσμων κεφαλαίων χρησιμοποιούμενων ως κεφαλαίων κίνησης.

Όρια $>, = 1$ Στα πλαίσια του κλάδου.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΚΩΝ**

=

$$\frac{\text{ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ} + \text{ΧΡΗΜ/ΚΑ ΕΞΟΔΑ}}{\text{ΕΤΗΣΙΑ ΧΡΗΜ/ΚΑ ΕΞΟΔΑ}}$$

Δείχνει τη σχέση του εισοδήματος προ φόρων με τα χρηματοοικονομικά έξοδα της χρήσης.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της δυνατότητας της επιχείρησης να δημιουργεί αρκετά έσοδα για να μπορεί να πληρώνει έξοδα τα οποία έχουν νομική ή ουσιαστική προτεραιότητα, όπως μισθοί,εργοδοτικές εισφορές, Αύλες κ.λπ. και βεβαίως,στη,συνέχεια τα χρηματοοικονομικά. Όρια > 1 Η διακλαδική σύγκριση είναι δύσκολη αφού διάφορες επιχειρήσεις έχουν διαφορετική κεφαλαιακή διάρθρωση,εκτός και αν η σύγκριση γίνει μεταξύ ομοειδών ως προς τα δανειακά κεφάλαια μονάδων.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΑΓΙΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ**

=

$$\frac{\text{ΟΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ} + \text{ΕΤΗΣΙΟΙ ΤΟΚΟΙ ΔΑΝΕΙΩΝ} + \text{ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ}}{\text{ΤΟΚΟΙ} + \text{ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ} + \text{ΧΡΕΩΛΥΣΙΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ}}$$

Δείχνει πόσες φορές το εισόδημα προ φόρων καλύπτει τις πάγιες ετήσιες δαπάνες της επιχείρησης. Χρησιμεύει στην εκτίμηση της μακροχρόνιας ρευστότητας και της βιωσιμότητας της επιχείρησης. Όρια > 1 Στα πλαίσια του κλάδου.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΙΑΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ**

=

$$\frac{\text{ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΘΑΡΗ ΤΑΜΙΑΚΗ ΡΟΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ, ΜΙΣΘΩΜΑΤΩΝ} \\ \text{\&ΧΡΗΜ.ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ}}{\text{ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟΚΟΥΣ, ΧΡΕΩΛΥΣΙΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ} \\ \text{ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ}}$$

Δείχνει τη σχέση της συνολικής ετήσιας ταμιακής ροής (cash flow) προ χρηματοδότησης της επιχείρησης προς το σύνολο των ετήσιων σταθερών δαπανών της επιχείρησης. Αποτελεί μια πιο πρακτική άποψη από αυτή των δυο προηγούμενων δεικτών ως προς τη δυνατότητα κάλυψης τόκων, χρεωλυσίων και μισθωμάτων.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της δυνατότητας της επιχείρησης για εμπρόθεσμη εξόφληση των σταθερών και ανελαστικών, πιθανόν, δαπανών της και, ως εκ τούτου, και της βιωσι-

μότητάς της. Όρια > 1 Διακλαδική σύγκριση δεν είναι εύκολη αφού κάθε επιχείρηση έχει διαφορετική κεφαλαιακή διάρθρωση και σταθερές δαπάνες.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

=

ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Δείχνει τη σχέση (σε %) απόδοσης των ίδιων κεφαλαίων προς αυτήν του συνόλου των κεφαλαίων που είναι επενδεδυμένα στην επιχείρηση.

Χρησιμοποιείται από τη διοίκηση στη χάραξη της χρηματοδοτικής στρατηγικής της επιχείρησης καθώς και της μερισματικής πολιτικής (υψηλό περιθώριο μόχλευσης επιβάλλει μικρό-τερα ποσοστά μερισμάτων για την προσέλκυση των ξένων κεφαλαίων σε ευνοϊκό κόστος κατά τη μόχλευση που επίκειται να εκδηλωθεί και αφού υπάρχει ικανό περιθώριο). Από τους αναλυτές για

την πρόβλεψη μιας μόχλευσης και των επιπτώσεων της στα μελλοντικά κέρδη αλλά και τη ρευστό-τητα και τον κίνδυνο της επιχείρησης και από τους δανειστές για την από τη δική τους πλευρά αν-τιμετώπιση (ανάλογα με τη θέση τους, τωρινοί ή μελλοντικοί) μιας εκδηλούμενης μόχλευσης εκ μέρους της διοίκησης της επιχείρησης. Τα όρια του περιθωρίου θα πρέπει να εκτιμηθούν σε συνδυασμό και ανάλογα με το βαθμό της μόχλευσης που ήδη έχει εξασκήσει η επιχείρηση πριν συγκριθεί με αυτά του κλάδου. Αν ήδη η επιχείρηση βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο μόχλευσης τότε τα περιθώρια τού-της θα πρέπει να έχουν εξαντληθεί.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΩΝ**

=

ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ

ΑΞΙΑ ΚΤΗΣΕΩΣ ΠΑΓΙΩΝ

Δείχνει τη σχέση των πάγιων στην αξία κτήσης των και των αποσβέσεων που έχουν γίνει μέχρι τώρα σ' αυτά.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της παλαιότητας των πάγιων και της (πιθανόν) άμεσης ανάγκης (και στη συνέχεια της δυνατότητας) αντικατάστασης τούτων. Επίσης χρησιμεύει στην εκτίμηση των αποσβέσεων σε μια πρόβλεψη των ταμιακών ροών της επιχείρησης. Σε μια εποχή ραγδαίας τεχνολογικής ανάπτυξης και μεταβολών, ο δείκτης

αυτός δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος της μονάδος. Η αξιολόγηση του,θα γίνει,βεβαίως,και με βάση τα όρια του κλάδου αλλά και το συγκεκριμένο αντικείμενο της επιχείρησης.

- $$\frac{\text{ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ}}{\text{=}} \frac{\text{ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ}}{\text{ΜΕΤΟΧΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}$$

Δείχνει τη σχέση αποθεματικών προς τα μετοχοποιημένα ήδη κεφάλαια.

Χρησιμεύει στη διάγνωση της πιστοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης αλλά και της χρηματοδοτικής πολιτικής και ικανότητας της διοίκησης καθώς και των προθέσεων τούτων και/ή των ιδιοκτητών (ως ένα βαθμό) αναφορικά με τις μακροχρόνιες επενδυτικές ή αποεπενδυτικές τους προθέσεις στην επιχείρηση.

Ο δείκτης μπορεί να εμφανίζεται σε οποιαδήποτε τιμή γύρω από τη μονάδα αν και ένας δείκτης τέτοιος πολύ μεγαλύτερος της μονάδος μπορεί να σημαίνει αντιπαράθεση της διοίκησης με την ιδιοκτησία αφού έτσι μειώνεται το μέρισμα των μετοχών και κατά συνέπεια και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών τους.Επίσης μπορεί να σημαίνει αδυναμία της επιχείρησης να αντλήσει κεφάλαια στην κεφαλαιαγορά ή το φαινόμενο αυτό να είναι επιθυμία των μετόχων να διατηρήσουν τον έλεγχο τους στην εταιρία ακόμα και να αποφύγουν τη φορολογία που επιφέρει η διανομή μερίσματος.

❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

- $$\frac{\text{ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ}}{\text{=}} \frac{\text{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ}}$$

Δείχνει την αναλογία των καθαρών κερδών της χρήσης προς το μέσο όρο του συνόλου των ιδίων κεφαλαίων που ήταν στη διάθεση της επιχείρησης σε μια χρήση.

Η απόδοση ιδίων κεφαλαίων-σε συνδυασμό και με τον αντίστοιχο κίνδυνο,ο οποίος στην απλή σύγκριση αριθμοδεικτών του ίδιου κλάδου υποτίθεται ότι είναι περί-που ο ίδιος για όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου-χρησιμεύει στην εκτίμηση της ικανοποιητικής ή μη αμοιβής των κεφαλαίων των ιδιοκτητών σε μια επιχείρηση.

Τα όριά του είναι στα πλαίσια του κλάδου και της οικονομίας γενικότερα αλλά υπ'όψιν θα πρέπει να λαμβάνονται και οι τρέχοντες στόχοι της επιχείρησης-οι οποίοι είναι δυνατόν να θέ-τουν την απόδοση προσωρινά σε δεύτερη μοίρα-και των μετοχών καθώς και το επίπεδο κεφαλαια-κής μόχλευσης.Το τελευταίο μπορεί να ελεγχθεί στις περισσότερες περιπτώσεις από την επιλογή λογιστικών αρχών που κάνει η διοίκηση για τη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της μονάδος κά-θε φορά,αφού είναι γνωστόν ότι υπάρχουν περιθώρια επιλογής λογιστικών αρχών έτσι ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα οι τρέχοντες στόχοι της επιχείρησης αλλά,περισσότερο,αυτοί των μετό-χων με την προϋπόθεση ότι τούτοι μπορούν να επιβάλλουν την προτεραιότητα των δικών τους έ- ναντι (της προτεραιότητας) αυτών της διοίκησης.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ**

=

ΜΙΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Δείχνει τη σχέση των μικτών αποτελεσμάτων προς τις καθαρές πωλήσεις.

Ο δείκτης μετρά την αποδοτικότητα των πωλήσεων μιας επιχεί- ρησης και αντανακλά την αποτελεσματικότητα του τμήματος πωλήσεων και marketing γενικότερα να διαμορφώνει συμφέρουσες τιμές στην αγορά αλλά και του τμήματος προμηθειών ή/και παρα-γωγής να ελέγχει το κόστος των προϊόντων.Είναι,επίσης, μια πρώτη ένδειξη της αποδοτικότητας της επιχείρησης αφού ένα μικρό ποσοστό μικτού κέρδους δεν αφήνει πολλά περιθώρια για την κά-λυψη των υπολοίπων εξόδων και της

εμφάνισης καθαρού κέρδους τελικά. Η διακύμανση (κάτω από τη μονάδα) μπορεί να αξιολογηθεί στα πλαίσια του κλάδου.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΠΩΛΗΣΕΩΝ**

=

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΡΟ ΧΡΗΜ/ΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΩΝ

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Δείχνει τη σχέση των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης προ χρηματοοικονομικών εξόδων προς τις καθαρές πωλήσεις και μετρά την αποδοτικότητα των πωλήσεων της επιχείρησης από τις κανονικές δραστηριότητες τούτης και πριν την επίδραση εκτάκτων δραστηριοτήτων και γε-γονότων.

Χρησιμοποιείται την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας και της επικερδότητας των πωλήσεων-και κατ'επέκταση και της επιχείρησης- στα πλαίσια του κανονικού αντικειμένου δρα-στηριότητας τούτης σε σύγκριση με το μέσο δείκτη του κλάδου.Όμως,ο δείκτης δεν δίνει ακριβή συμπεράσματα αν δεν συνδυασθεί και με την εξέταση άλλων δεικτών,όπως απόδοσης συνόλου κεφαλαίων,γιατί μια έστω υψηλή (σε σύγκριση με τη μέση απόδοση πωλήσεων του κλάδου) από-δοση πωλήσεων να μην είναι επαρκής σε σχέση με το απασχολούμενο ενεργητικό στη συγκεκριμέ-νη επιχείρηση ενώ για τη διάγνωση των αιτιών ενός χαμηλού δείκτη θα πρέπει να συνεξετασθούν οι επιμέρους δείκτες ανακύκλωσης αποθεμάτων αλλά και απαιτήσεων.

- ❖ **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ**

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ**

=

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Δείχνει το σχετικό μέγεθος του ενεργητικού σε σύγκριση με τις πωλήσεις (και το αντίστροφο) ή την κυκλοφορία/ανακύκλωση του ενεργητικού. Το δείκτη τον συναντήσαμε και προηγουμένως στο σύνθετο δείκτη Du Pont.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της εντατικότητας με την οποία χρησιμοποιεί και εκμεταλλεύεται η επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία, γενικώς, προς επίτευξη πωλήσεων, βεβαίως. Επίσης, ένας χαμηλός τέτοιος δείκτης μπορεί να σημαίνει, ότι υπάρχει υπερεπένδυση κεφα-λαίων στην επιχείρηση σε σχέση με τις πωλήσεις που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν στη δε-δομένη αγορά και συγκυρία από την εν λόγω μονάδα. Βεβαίως, ο δείκτης από μόνος του δεν μπο-ρεί να στηρίζει συμπεράσματα ή προβλέψεις για την τελική επικερδότητα της επιχείρησης αφού μεγάλος όγκος πωλήσεων δεν σημαίνει αναγκαστικά και επικερδείς πωλήσεις. Αποτελεί όμως, μια αρχική ένδειξη πιθανής επικερδότητας η οποία μπορεί να ελεγχθεί με συνδυασμό του δείκτη αυ-του και των δεικτών αποδοτικότητας ενεργητικού και περιθωρίου πωλήσεων.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ**

=

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Δείχνει το σχετικό μέγεθος του πάγιου ενεργητικού σε σύγκριση με τις πωλή-σεις (και το αντίστροφο) ή την κυκλοφορία/ανακύκλωση του πάγιου ενεργητικού της επιχείρησης.

Χρησιμοποιείται στην εκτίμηση της εντατικότητας με την οποία χρησιμοποιεί και εκ-μεταλλεύεται η επιχείρηση τα πάγια περιουσιακά της στοιχεία. Από την άλλη

μεριά, ένας χαμηλός τέτοιος δείκτης μπορεί να σημαίνει ότι υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων της επιχείρησης σε πά-για και σε σχέση, πάντα, με τις δυνατότητες της μονάδος για πωλήσεις.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ**

=

$$\frac{\text{ΠΩΛΗΣΕΙΣ}}{\text{ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ}}$$

Δείχνει το σχετικό μέγεθος του κεφαλαίου κίνησης σε σύγκριση με τις πωλήσεις ή την κυκλοφορία/ανακύκλωση του κεφαλαίου κίνησης της επιχείρησης. Μετρά, επίσης, το ύψος των πωλήσεων ανά μονάδα κεφαλαίου κίνησης.

Χρησιμοποιείται την εκτίμηση της εντατικότητας εκμετάλλευσης αλλά και του ορθολογικού μεγέθους του κεφαλαίου κίνησης της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις της. Ένας χαμηλός τέτοιος δείκτης μπορεί να σημαίνει ανεπάρκεια του κεφαλαίου κίνησης, ότι δηλαδή τούτο έχει εξαντληθεί και δεν μπορεί να καλύψει επιπρόσθετες πωλήσεις (σε αποθέματα και πιστώσεις προς πελάτες) αν τούτες υπάρχουν ήδη ή παρουσιασθούν στην πορεία. Χαμηλός δείκτης μπορεί να είναι συνέπεια χαμηλής κυκλοφορίας των αποθεμάτων και προβλημάτων στην είσπραξη των απαιτήσεων της επιχείρησης που μπορεί να ελεγχθεί με τους αντίστοιχους, συγκεκριμένους δείκτες αποθεμάτων και απαιτήσεων. Από την άλλη μεριά, ένας (επί μακρόν) υψηλός δείκτης μπορεί να σημαίνει ότι το κεφάλαιο κίνησης είναι περισσότερο από ό,τι χρειάζεται στο σύνολό του ή σε επί με-ρους στοιχεία τούτου, αποθέματα, ταμείο κ.λπ. Οι εκτιμήσεις αυτές θα πρέπει να γίνονται ύστερα από διαχρονική παρακολούθηση του δείκτη και μελέτη του επιχειρησιακού κύκλου της συγκεκριμένης επιχείρησης.

❖ **ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ**

- **ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ**
=
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Δείχνει τη λογιστική (εσωτερική) αξία μιας μετοχής.

Χρησιμοποιείται στη διατύπωση του αν μια μετοχή στο χρηματιστήριο είναι υπερτιμημένη ή όχι και διασταύρωση του δείκτη χρηματιστηριακής προς λογιστική αξία με τους δείκτες P/E και χρηματιστηριακής αξίας μετοχών προς πωλήσεις της εταιρίας.

Δεν έχει νόημα η ανάλυση των ορίων της διακύμανσης αυτού του δείκτη συγκριτι- κά με άλλων επιχειρήσεων αφού η τιμή του δείκτη εξαρτάται από τον αριθμό των μετοχών και ο οποίος στη συνέχεια εξαρτάται από την ονομαστική τιμή που ορίζεται (σχεδόν, ανεξάρτητα από χρηματοοικονομικής σημασίας μεγέθη πλην της διευκόλυνσης της διάθεσης τούτης στο ευρύτερο κοινό) κατά την έκδοση της και τον πιθανό τεμαχισμό της (split) αργότερα.

6. ΕΝΔΟΕΤΑΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

	2001	2002	2003	2004	2005
ΓΕΝΙΚΗ					

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ 3,09 1,77 1,20 5,5 2,8



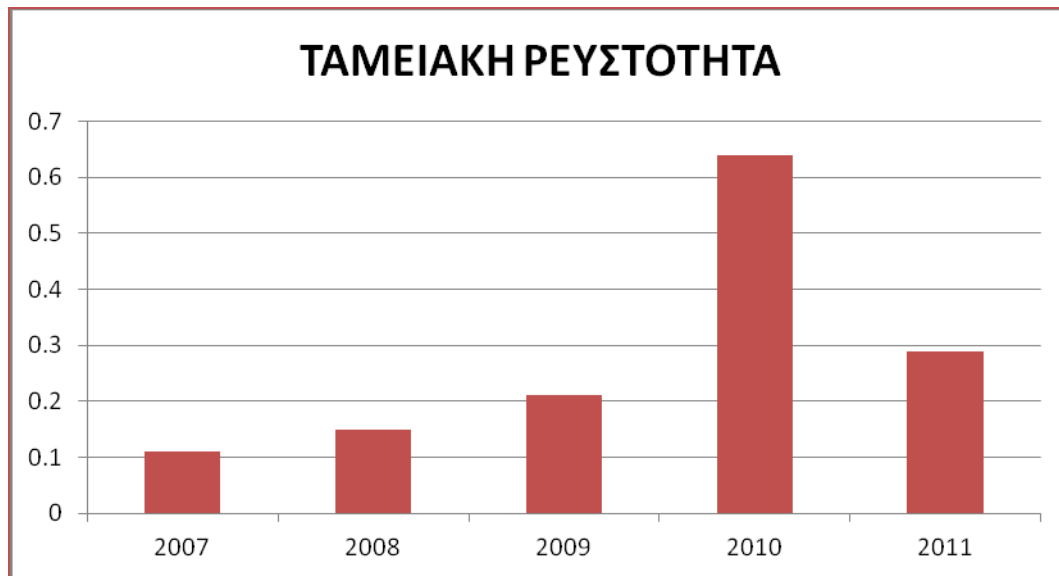
- Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα εξασφαλίζονται τα απαραίτητα όρια ασφάλειας ,δηλ .η εταιρία μπορεί να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αφού > 1 χωρίς επιπρόσθετο δανεισμό ,με μόνη εξαίρεση το 2010 που το αποτέλεσμα υπερβαίνει κατά πολύ τη μονάδα κάτι που ενδεχομένως σημαίνει την μη αποδοτική συσσώρευση ρευστών στην εταιρία.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΜΕΣΗ					
ΡΕΥΣΤΟΤΗ	0,58	1,40	0,04	1,74	1,21



- Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η εταιρία μπορεί να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της , με εξαίρεση τα έτη 2007 και 2009 που παρατηρείται πτώση των τιμών .

	2007	2008	2009	2010	2011
ΤΑΜΕΙΑΚΗ					
	0,11	0,15	0,21	0,64	0,29
ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ					



- Τα παραπάνω ποσά που προκύπτουν είναι <1 , δηλ. σε κανένα έτος δεν υπήρξε κάποιο πρόβλημα σε εισπράξεις και πληρωμές που πραγματοποίησε η εταιρία.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ					
	5,07	4,69	6,33	4,72	4,9
ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ					



- Σύμφωνα με τα παραπάνω στην εταιρία αν και τα δύο τελευταία έτη σημειώνεται πτώση των τιμών του δείκτη, παραμένουν αρκετά υψηλότερες από την μονάδα, γεγονός που αποδεικνύει την υψηλή απόδοση της πολιτικής των πωλήσεων και της διαχείρισης των αποθεμάτων.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ	2,6	2,8	2,3	2,5	4,2



- Σύμφωνα με τις παραπάνω ενδείξεις οι τιμές είναι κοντά στην τιμή της μονάδας άρα η εταιρεία έχει λιγότερες τάσεις υπερχρέωσης .

	2007	2008	2009	2010	2011
ΙΔΙΑ					
ΠΡΟΣ	0,28	0,26	0,31	0,29	0,19
ΣΥΝΟΛΟ					
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ					



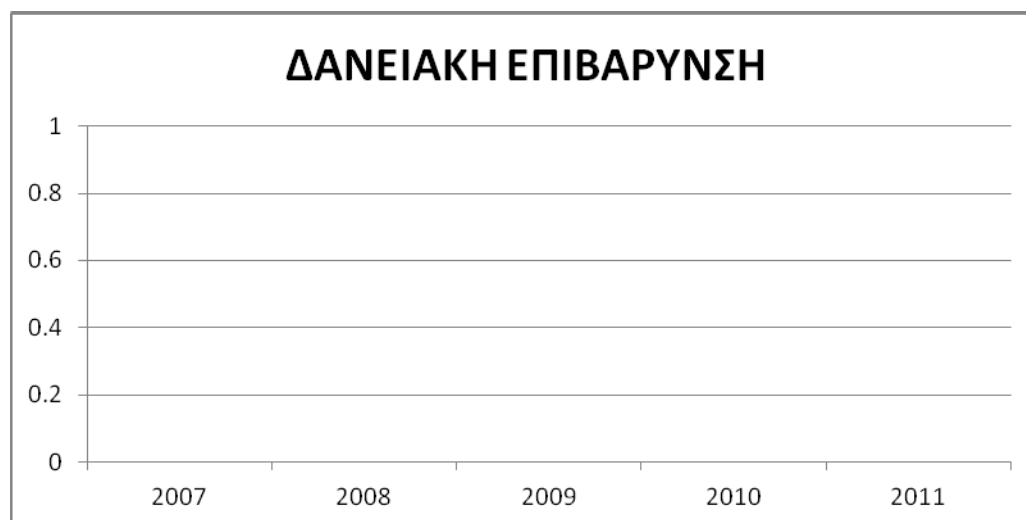
- Οι παραπάνω τιμές είναι <1 που σημαίνει ότι η εταιρεία δίνει ένα μέτρο κάλυψης στους πιστωτές καθώς επίσης δίνει μια εικόνα αυτονομίας και ανεξαρτησίας της εταιρείας από τα δανεικά κεφάλαια και τους άλλους πιστωτές .

	2007	2008	2009	2010	2011
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	5,61	5,32	5,58	4,26	2,43
ΠΑΓΙΩΝ					



- Οι παραπάνω τιμές είναι > 1 και αποδεικνύουν ότι μέρος των αναγκών της εταιρίας σε κεφάλαια κίνησης έχει καλυφθεί από μακροπρόθεσμα και μάλιστα ίδια κεφάλαια.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ					
	0	0	0	0	0
ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ					



➤ Δεν υπάρχει καμία δανειακή επιβάρυνση.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ					
ΚΕΦ.	4	3,84	3	0,19	5,24
ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ					

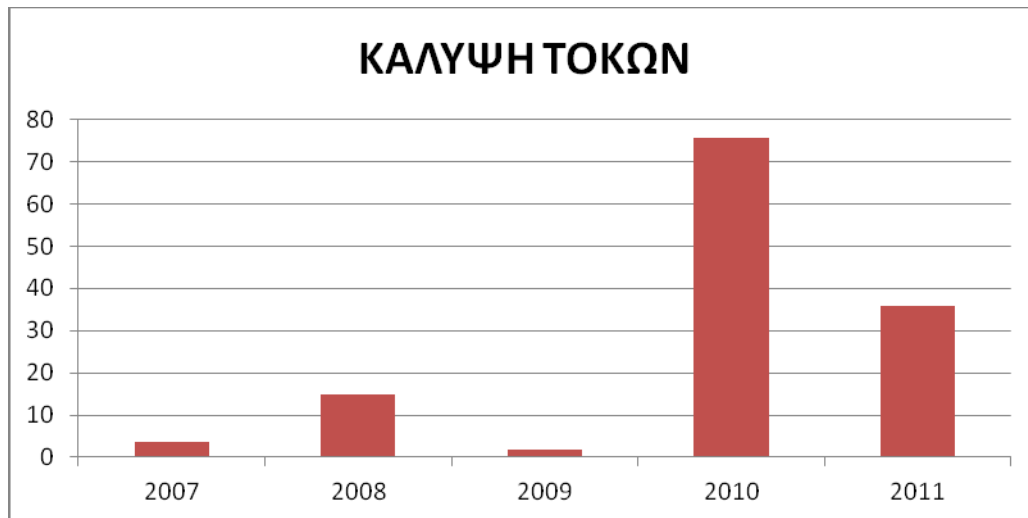


	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04



- Οι τιμές είναι σταθερές σε όλα τα έτη και είναι < 1 που αποδεικνύει την συμφωνία μεταξύ της διοίκησης και ιδιοκτησίας ,με αποτέλεσμα να αυξάνεται το μέρισμα των μετοχών και κατά συνέπεια και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΚΑΛΥΨΗΣ	3,71	14,95	1,73	75,6	35,85
ΤΟΚΩΝ					



- Στα παραπάνω έτη διακρίνουμε скаμπανεβάσματα στις τιμές και ειδικά το 2007 και 2009 είναι πολύ χαμηλές, αποτέλεσμα που αποδεικνύει ότι τα συγκεκριμένα έτη η εταιρεία δεν κατάφερε με τα έσοδα της να καλύψει τα έξοδα όπως μισθοί , εργοδοτικές εισφορές κ.τ.λ.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΠΟΔΟΣΗΣ					
ΙΔΙΩΝ	0,41	0,02	0,09	0,24	0,69
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ					



	2007	2008	2009	2010	2011
ΜΙΚΤΟΥ					
	0,19	0,22	0,19	0,18	0,17
ΚΕΡΔΟΥΣ					



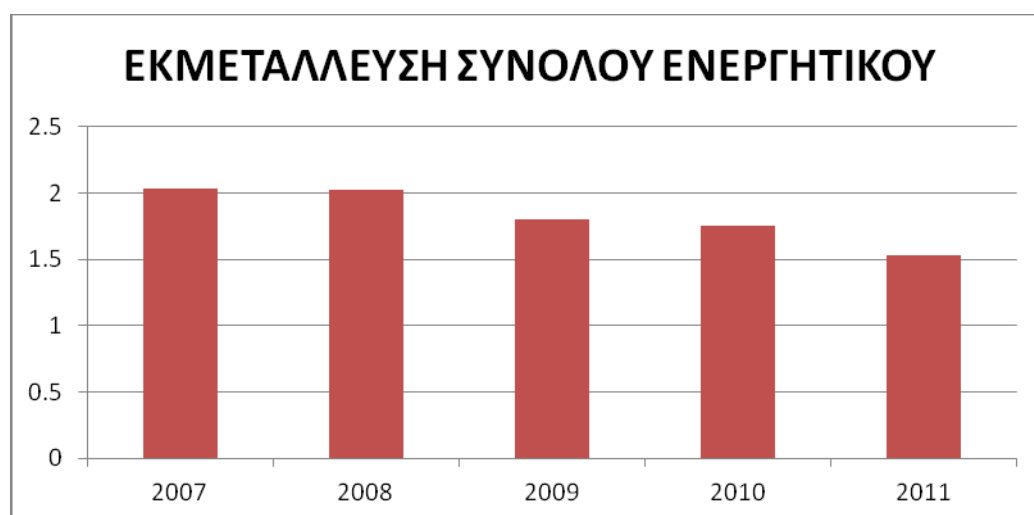
➤ Οι τιμές είναι φυσιολογικές αφού είναι <1.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	0,06	0,02	0,003	0,048	0,08
ΠΩΛΗΣΕΩΝ					



➤ Οι παραπάνω τιμές είναι < 1 που σημαίνει ότι αποδίδει στις πωλήσεις της από τις κανονικές δραστηριότητες αυτής και πριν την επίδραση εκτάκτων δραστηριοτήτων και γεγονότων.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ					
ΣΥΝΟΛΟΥ	2,03	2,02	1,8	1,75	1,53
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ					



- Σύμφωνα με τις παραπάνω τιμές(>1) τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης δεν αποδίδουν.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ					
ΠΑΓΙΩΝ	44,64	40,93	60,29	28,8	21,20



- Οι παραπάνω τιμές είναι πολύ μεγαλύτερες της μονάδος που σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί και εκμεταλλεύεται τα πάγια περιουσιακά της στοιχεία εντατικά.

	2007	2008	2009	2010	2011
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	5,02	3,66	1,98	2,95	2,44
ΚΕΦ. ΚΙΝΗΣΗΣ					



- Με τα παραπάνω αποτελέσματα (> 1) συμπεραίνουμε επάρκεια του κεφαλαίου κίνησης και υψηλή κυκλοφορία αποθεμάτων,

	2007	2008	2009	2010	2011
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ					
ΑΞΙΑ	1,44	1,46	1,34	1,04	0,5
ΜΕΤΟΧΗΣ					



7. Σελίδες στο Διαδίκτυο

- www.fiathellas.gr
- www.wikipedia.org
- www.auto-internet.gr
- www.tanea.gr
- www.krisi2011.gr
- www.express.gr

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Κάντζος, Κωνσταντίνος (2002), *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
2. Νιάρχος, Νικήτας (2004), *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

