



*Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά*

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Λογιστικής

Πτυχιακή Εργασία

με θέμα:

**« ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ  
ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ »**

Των φοιτητών: Λαγού Ιωάννη και Ρήγα Ευγενίας

A.M. 13904 και 13758

Επιβλέπουσα Καρακούση Γεωργία

*Αθήνα 2013*



*Technological Educational Institute of Piraeus*

---

**School of Administration and Economics  
Class of Accountancy**

Thesis:

**« ANALYSIS OF ECONOMICS STATEMENTS IN  
BRANCH OF CAR INDUSTRY »**

The students: Lagos Ioannis and Riga Eugenia

A.M. 13904 και 13758

Supervisor professor: Karakousi Georgia

*Athens 2013*

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

## **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ**

<b>1.10 κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.2 Ιστορική αναδρομή.....</b>	<b>9</b>
<b>1.1.3 PEUGEOT.....</b>	<b>9</b>
<b>1.1.4 CITROEN.....</b>	<b>12</b>

## **ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ**

<b>2.1 Χρηματοοικονομικές καταστάσεις.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1.2 Θεωρητική προσέγγιση.....</b>	<b>19</b>

## **ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ**

<b>3.1 Αριθμοδείκτες.....</b>	<b>26</b>
-------------------------------	-----------

## **ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ**

<b>4.1 Ανάλυση αριθμοδεικτών κάθε εταιρίας.....</b>	<b>40</b>
<b>4.1.1 Peugeot.....</b>	<b>40</b>
<b>4.1.2 Citroen.....</b>	<b>53</b>

## **ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΑΙΡΙΩΝ**

<b>Citroen.....</b>	<b>65</b>
<b>Peugeot.....</b>	<b>68</b>

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>71</b>
--------------------------	-----------

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>73</b>
--------------------------	-----------

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

### “Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι τάσεις εν μέσω οικονομικής κρίσης”

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι κατά παράδοση πρωτοπόρος της βιομηχανικής ανάπτυξης. Στην ιστορία των αναπτυγμένων χωρών, η αυτοκινητοβιομηχανία αντιπροσωπεύει τόσο τις θετικές όσο και τις αρνητικές αλλαγές που συμβαίνουν κατά την μετατόπιση από την παλιά στη νέα βιομηχανική πραγματικότητα. Αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο ιδιωτικό επενδυτή της Ευρώπης στην έρευνα και την ανάπτυξη (E&A). Επίσης, συνεισφέρει σημαντικά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕγχΠ) της ΕΕ και εξάγει περισσότερα προϊόντα από όσα εισάγει.

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Πολλές εταιρείες δημιουργήθηκαν καθώς αρκετές ήταν και εκείνες που επανήλθαν στη παραγωγή και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και προϊόντων μετέχοντας ενεργά στον ανταγωνισμό της καινούργιας εποχής στην βιομηχανία. Παράλληλα με τη βιομηχανία κινείται φυσικά και η οικονομία αλληλεπιδρώντας στις αλλαγές των καιρών και στις εξελίξεις οικονομία βασίζεται σε πολλούς τομείς και οτιδήποτε έχει σχέση με αυτήν επηρεάζεται άμεσα όπως συμβαίνει και στην περίπτωση που επηρεάζεται άμεσα και η οικονομία από στοιχεία που συνδέονται με αυτήν. Έτσι λοιπόν περνώντας από διάφορες φάσεις η οικονομία επηρέαζε είτε θετικά είτε αρνητικά τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Ο ανταγωνισμός είναι κινητήριο μοχλός για την οικονομία καθώς σε ότι αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία η μείωση του κόστους και η κατάκτηση μερών της αγοράς οδηγεί σε νέες στρατηγικές και θέτει νέους στόχους και προτεραιότητες. Παράδειγμα κινήσεων ανταγωνισμού οι Ιάπωνες όπου για πολλά χρόνια, τα αυτοκίνητα υπήρξαν τα πλέον περιζήτητα προϊόντα της εγχώριας αγοράς, ενώ οι κατασκευαστές είχαν την ευχέρεια να προτείνουν στους Ιάπωνες καταναλωτές μοντέλα τα οποία αντιστοιχούσαν στις προσδοκίες τους.

Πλέον, όπως καταδεικνύει τουλάχιστον η έρευνα της εταιρείας Gulliver International, ηγετικής στον κλάδο της πώλησης μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, το 44% των Ιαπώνων θεωρεί το αυτοκίνητο « απλώς ένα μέσο μεταφοράς ». Φαίνεται ότι η συναισθηματική επένδυση χάθηκε, μετατοπίστηκε σε καινούρια προϊόντα. Σήμερα, σύμφωνα με την Ένωση των Ιαπώνων κατασκευαστών αυτοκινήτων, οι Ιάπωνες διατηρούν κατά μέσο όρο το ίδιο αυτοκίνητο για 6,8 χρόνια, δηλαδή 1,4 χρόνια περισσότερα συγκριτικά με δέκα χρόνια πριν (στη Γαλλία ο μέσος

όρος κυμαίνεται στα 8,1 χρόνια). Οι εκθέσεις αυτοκινήτων δεν διαθέτουν πλέον τόσο ευρεία γκάμα μοντέλων, ενώ οι πωλήσεις ακολουθούν την κατιούσα ακόμη και κατά τις ευνοϊκές περιόδους της χρονιάς « Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο κλάδος πληρώνει το τίμημα της μακράς περιόδου κρίσης, κατά τη διάρκεια της οποίας άλλαξε άρδην η αντίληψη των Ιαπώνων για το αυτοκίνητό τους », αναφέρεται σε έρευνα της Ομοσπονδίας των Κατασκευαστών Αυτοκινήτων.

Η πρόσφατη εκρηκτική άνοδος των τιμών του πετρελαίου επιδείνωσε την κατάσταση. Μόνο τα ελαφρά αυτοκίνητα (« kei jidōsha »), με χαμηλό κυβισμό δεν έχουν επηρεαστεί τόσο από την κρίση. Οι κατασκευαστές γνωρίζουν ότι οφείλουν να προσαρμοστούν στις προσδοκίες των σημερινών καταναλωτών αυτοκινητοβιομηχανία προσπαθεί να προσελκύσει και τη θηλυκή πελατεία ,έτσι για να εξασφαλίσουν την εύνοια του απαιτητικού γυναικείου κοινού, οι κατασκευαστές ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε εφευρετικότητα και επιστρατεύουν τον κόσμο της μυθοπλασίας. Παράλληλα, προσπαθούν να διαφοροποιηθούν μέσω των αξεσουάρ (όπως ζάντες, ανοιχτή σκεπή κ.λπ.). Οι γυναίκες, οι οποίες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση για τα ελαφρά οχήματα πρωτοστατώντας στη χρήση τους, στρέφονται επίσης προς αυτοκίνητα που καταναλώνουν καθαρές μορφές ενέργειας. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές επενδύουν στην ανάπτυξη πιο οικολογικών αυτοκινήτων, τα οποία καταναλώνουν λιγότερη βενζίνη. Το 1997, η Toyota και, την επόμενη χρονιά, η Honda, λάνσαραν στην αγορά υβριδικά αυτοκίνητα τα οποία διέθεταν μία μηχανή βενζινοκίνητη και μία ηλεκτρική.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των κατασκευαστών εντάθηκε μετά τη δέσμευση των ιαπωνικών αρχών για μείωση κατά 6% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, στο πλαίσιο των συμφωνιών του Κιότο. Με το μοντέλο Prius, η Toyota κυριαρχεί στην εγχώρια αγορά, ενώ την ακολουθούν από κοντά οι Nissan και Honda. Από το 1997, η Toyota πούλησε πάνω από ένα εκατομμύριο υβριδικών αυτοκινήτων παγκοσμίως.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση στις πωλήσεις αυτοκινήτων παγκοσμίως ως φυσικό επακόλουθο της οικονομικής κρίσης σε ολόκληρο τον πλανήτη. Αυτή η εξέλιξη δείχνει ξεκάθαρα το πόσο ευαίσθητος είναι ο συγκεκριμένος τομέας της βιομηχανικής δραστηριότητας στις μεταβολές των κανόνων της ελεύθερης αγοράς, σαν αποτέλεσμα των αλόγιστων επενδύσεων και εξαγορών εταιρειών με οικονομικά προβλήματα που πραγματοποιήθηκαν κυρίως την περασμένη δεκαετία από διάφορους ομίλους εταιρειών. Αυτός ο τρόπος δράσης πολλών αυτοκινητοβιομηχανιών μπορεί να διεύρυνε βραχυπρόθεσμα τον κύκλο εργασιών στις περιοδικές ενημερώσεις προς τους μετόχους και τους επενδυτές, αλλά σε μακροπρόθεσμο

ορίζοντα προκάλεσε ζημιά, αφού τις αποδυνάμωσε οικονομικά.

Η αγορά της Rover από την BMW και η μετέπειτα πώλησή της πριν από περίπου 7 χρόνια, η αποδέσμευση της Mercedes από το σπίτι της Chrysler αλλά και η πρόσφατη πώληση της Aston Martin από τη Ford δείχνουν πως κάποιοι μεγάλοι όμιλοι διέγνωσαν τα λάθη μιας πλασματικής οικονομικής ευφορίας και σε μικρό χρονικό διάστημα θέλησαν να τα διορθώσουν. Αυτή την εποχή το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι αμερικάνικες αυτοκινητοβιομηχανίες, G.M., Ford και Chrysler, οι οποίες αναζητούν εναγωνίως κρατική οικονομική βοήθεια για να συνεχίσουν να λειτουργούν. Λιγότερο ανήσυχοι ακούγονται οι Ιάπωνες όσο και μερικοί από τους Ευρωπαίους κατασκευαστές, που σε πρώτη φάση αντιμετωπίζουν την ύφεση με μαζικές απολύσεις. Αρκετά εργοστάσια σε Ευρώπη και Ιαπωνία έχουν εδώ και καιρό περάσει σε φάση λειτουργίας με μονή βάρδια εργασίας, ενώ μερικά εργοστάσια έχουν αναστείλει προσωρινά τη λειτουργία τους.

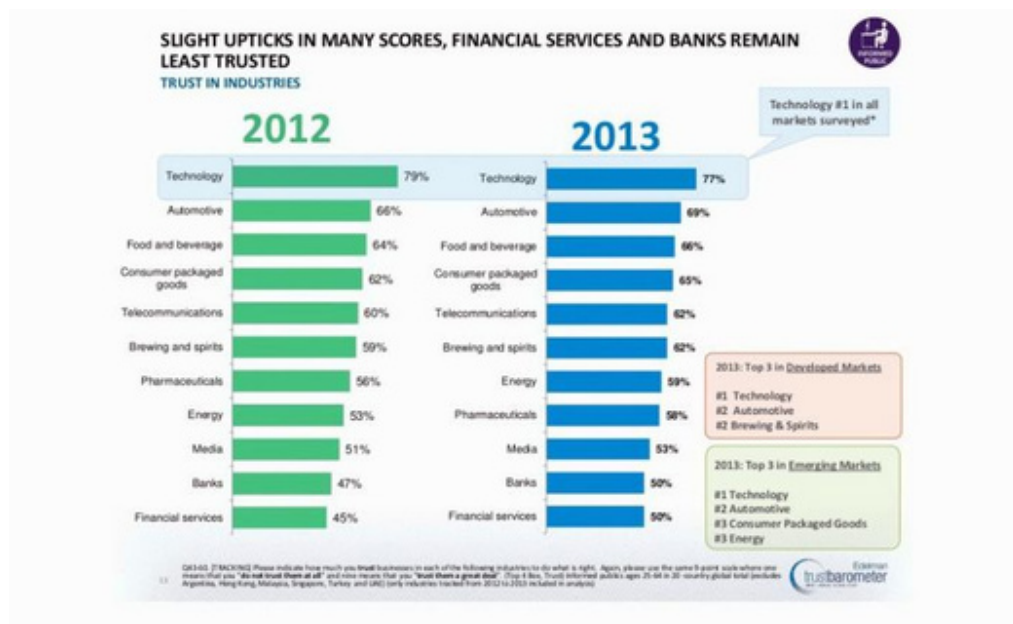
Βάσει των στοιχείων, το 2012 πωλήθηκαν στην Ευρώπη 12,5 εκ. αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, δηλαδή ένα εκ. λιγότερα σε σχέση με το 2011. Την ώρα που η ζήτηση σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες μειώνεται, οι πωλήσεις αυτοκινήτων στην Κίνα ξεπερνούν κάθε προηγούμενο. Το 2012 αγοράστηκαν στην Κίνα για πρώτη φορά περισσότερα αυτοκίνητα σε σύγκριση με την ευρωπαϊκή αγορά βάσει των στοιχείων του γερμανικού Συνδέσμου Αυτοκινητοβιομηχανίας (VDA). Μεγάλοι κερδισμένοι της άνθησης των πωλήσεων αυτοκινήτων στην Κίνα είναι οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες, κάτι που επιβεβαιώνει σε δηλώσεις του ο επικεφαλής του VDA Ματίας Βίσμαν. Οι Γερμανοί κατασκευαστές αυτοκινήτων κατάφεραν μάλιστα να αυξήσουν το μερίδιό τους στην κινεζική αγορά κατά 22% το 2012, πωλώντας εκεί 700.000 περισσότερα καινούρια αυτοκίνητα από ότι στη γερμανική αγορά. Οι μεγάλες γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες, όπως η Volkswagen, η BMW και η Daimler, διαθέτουν ως γνωστόν εργοστάσια στην Κίνα. Τελευταίες εκτιμήσεις προβλέπουν ότι η παραγωγή αυτοκινήτων στην Κίνα θα ξεπεράσει φέτος την αντίστοιχη στην Ευρώπη. Χθεσινό δημοσίευμα της Financial Times, το οποίο επικαλείται προβλέψεις πέντε ερευνητικών ιδρυμάτων, αναφέρει ότι το 2013 προβλέπεται να κατασκευαστούν στην Κίνα 19,6 εκ. αυτοκίνητα. Το αντίστοιχο νούμερο στην Ευρώπη δεν αναμένεται, σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα να ξεπεράσει τα 18,3 εκατομμύρια.

Σημαντικότερη αιτία της κάμψης στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου είναι η ευρωκρίση, η οποία οδήγησε σε αισθητή μείωση των πωλήσεων κυρίως στις χώρες του ευρωπαϊκού Νότου.

Εκπρόσωποι του κλάδου αναμένουν, ωστόσο, ότι οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις θα στηρίξουν φέτος πιο δυναμικά τις αυτοκινητοβιομηχανίες, ειδικά στις νοτιοευρωπαϊκές χώρες.

Στα τέλη του περασμένου Οκτωβρίου, η θυγατρική της γαλλικής Peugeot, Citroen, εξασφάλισε κρατικές εγγυήσεις ύψους έως 7 δισ. ευρώ για την αναχρηματοδότησή της. Ωστόσο, αρκετοί παρατηρητές του κλάδου επικρίνουν την κρατική παρέμβαση στις αυτοκινητοβιομηχανίες με το επιχείρημα ότι ορισμένες φορές καθυστερεί ή εμποδίζει την αναγκαία συρρίκνωση που απαιτείται για την εξυγίανση των εταιριών.

Σύμφωνα με ερευνητικά στοιχεία, οι ρυθμοί παραγωγής σε 15 ευρωπαϊκά εργοστάσια είναι τόσο χαμηλοί, ώστε οι κατασκευάστριες εταιρίες να εξετάζουν το κλείσιμό τους.



## Έρευνα - βαρόμετρο της Edelman

Δεύτερος κλάδος σε αξιοπιστία για το 2013 αναδείχτηκε η αυτοκινητοβιομηχανία, σε έρευνα-βαρόμετρο της εταιρείας δημοσίων σχέσεων Edelman. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που

παρουσιάστηκαν στο διεθνές οικονομικό forum στο Νταβός της Ελβετίας, η τεχνολογία έχει ποσοστό 77%, έναντι 69% για τον κλάδο του αυτοκινήτου και 66% για τον κλάδο της διατροφής. Αξιοσημείωτο πάντως είναι πως η αυτοκινητοβιομηχανία αύξησε το ποσοστό της σε σχέση με το 2012, έστω και κατά 3%. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε μεταξύ Οκτωβρίου και Νοεμβρίου του 2012 και είχε δείγμα 31.000 κατοίκους από 26 χώρες.

### **Σκοπός εργασίας**

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία έχει ως αντικείμενο την ανάλυση και τη σύγκριση των οικονομικών καταστάσεων δύο εταιριών σαν επιμέρους δείγμα από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η ανάλυση αφορά συγκεκριμένα τις ανώνυμες εμπορικές και εισαγωγικές εταιρείες PEUGEOT , CITROEN.

Αντιπροσωπευτικό δείγμα δύο μεγάλων εμπορικών εταιριών προσιτό στο ευρωπαϊκό καταναλωτικό κοινό που δείχνει την γενικότερη τάση αλλά και το κλίμα που επικρατεί στο χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας αλλά και ενός μέρους της αγοράς και της αγοραστικής δύναμης των Ευρωπαίων πολιτών καταναλωτών.



## Ιστορική αναδρομή στις εταιρείες με τις οποίες θα ασχοληθούμε

### PEUGEOT<sup>1</sup>

Το 1847, ένας αργυροχαράκτης, ο Justin Blazer, από το Montbéliard της Γαλλίας, σχεδίασε για τους αδελφούς Peugeot ένα λιοντάρι



, προκειμένου να αποτελέσει το σήμα για τα πριόνια και τα ατσαλένια αντικείμενα που κατασκεύαζαν τότε έχοντας αρχικά μετατρέψει τον οικογενειακό αλευρόμυλο σε μηχανουργείο. Το σήμα αυτό κατάφερε να γίνει ένα από τα πλέον επιτυχημένα και αναγνωρίσιμα σύμβολα της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας Armand Peugeot δημιούργησε το Peugeot "Le Grand Bi" το 1882 έτσι η είσοδος της εταιρείας Peugeot στον κόσμο των οχημάτων έγινε με την παραγωγή ποδηλάτων



.Το 1889 παρήχθη το πρώτο αυτοκίνητο Peugeot (ένα τρίκυκλο ατμήλατο όχημα). Η ατμοκίνηση είχε φυσικά τα μειονεκτήματά της σαν πρωτογενής πρακτικής στην κίνηση οπότε γρήγορα αντικαταστάθηκε από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης. Το πρώτο αυτοκίνητο τέτοιου τύπου κατασκευάστηκε το 1890 με κινητήρα Daimler το Type 3 το οποίο διέσχισε 2045 χιλιόμετρα σε 139 ώρες, με μέση ταχύτητα 14 km/h. Στα πρώτα μοντέλα δόθηκαν κωδικοί που ξεκινούσαν με τη λέξη "Type" και έναν αριθμό. Το Type 15 ήταν το πρώτο Peugeot που

---

<sup>1</sup> [www.peugeot.gr](http://www.peugeot.gr)

κινούνταν από μία 100% Peugeot μηχανή.

Το 1897 γίνεται ο διαχωρισμός των πολλών παραγωγικών δραστηριοτήτων της Peugeot σε δύο διαφορετικές εταιρίες: Την "Les fils de Peugeot freres" που κρατά την παραγωγή των ποδηλάτων και των υπολοίπων προϊόντων εκτός των αυτοκινήτων και την "Societe des Automobiles Peugeot" που δημιουργήθηκε από τον Armand Peugeot για την παραγωγή αυτοκινήτων με δικό του εργοστάσιο στο Audincourt. Το 1903 κατασκευάζεται η πρώτη μοτοσικλέτα από την εταιρεία ενώ μεταξύ των 1914 και 1918 η Peugeot στράφηκε κυρίως στην παραγωγή όπλων και πολεμικού υλικού, από ποδήλατα μέχρι τεθωρακισμένα στην περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Το 1929 ξεκίνησε η παραγωγή του Peugeot 201 καθιερώνοντας ένα νέο σύστημα ονομασίας των μοντέλων της, με αριθμούς. Το πρώτο νούμερο υποδηλώνει το μέγεθος του μοντέλου, το τρίτο νούμερο την σειρά και το μηδέν το σήμα κατατεθέν της εταιρείας ενώνοντας τα άλλα δύο νούμερα. Το 1936 εμφανίστηκε το πρώτο ανοικτό αυτοκίνητο με χειροκίνητη ενιαία ανακλινόμενη σκληρή οροφή στην ιστορία το 402 Eclipse όπου αυτή η καινοτομία αναβιώνει σήμερα από πολλές εταιρείες μετατρέποντας έτσι ένα sport coupe σε cabrio. Μια άλλη καινοτομία ήταν αυτή στο μοντέλο 176 Limouzine το οποίο ήταν το πολυτελέστερο αυτοκίνητο της εποχής του, με έναν πρωτοποριακό κινητήρα χωρίς βαλβίδες. Ο κινητήρας αυτός χρησιμοποιήθηκε και στα αγωνιστικά αυτοκίνητα που κέρδισαν Γαλλικό γκραν-πρι και το Κύπελλο Florio.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος είχε ως αποτέλεσμα την επίταξη των εργοστασίων της Peugeot από τους Γερμανούς, ώστε να παραχθούν κάθε μεγέθους φορτηγά, ενώ υπέστησαν σοβαρές ζημιές από τους βομβαρδισμούς.

Το 1948 η εταιρεία ξεκίνησε και πάλι την παραγωγή αυτοκινήτων ενώ το 1955 γίνεται η πρώτη συνεργασία με τον Ιταλό σχεδιαστή, Pininfarina. Το 1976 η Peugeot S.A. απορροφά την Citroen S.A. στο 90%, εξαγοράζοντας την, διατηρώντας ωστόσο τα σήματα και την αυτονομία της Citroen. Η εξαγορά έγινε κυρίως διότι η γαλλική κυβέρνηση έδινε μεγάλα οικονομικά ανταλλάγματα ώστε να επιτευχθεί η συμφωνία. Εκείνο τον καιρό η Citroën αντιμετώπιζε μεγάλα οικονομικά προβλήματα λόγω της συνεχούς εξέλιξης περισσότερων μοντέλων απ' όσο μπορούσε να υποστηρίξει οικονομικά. Μερικά από αυτά, όπως το Citroën SM και ο περιστροφικός κινητήρας Comotor ήταν εξαιρετικά ζημιογόνα για την εταιρεία. Αντίθετα, άλλα

μοντέλα της όπως το Citroën CX και το Citroën GS ήταν πολύ επιτυχημένα στην αγορά.

Η νέα εταιρεία ονομάστηκε όμιλος PSA (Peugeot Société Anonyme – Πεζώ Α.Ε.), και στόχος της ήταν η δημιουργία ξεχωριστής ταυτότητας για την Peugeot και τη Citroën (με ταυτόχρονη όμως μείωση του κόστους με χρήση κοινών μηχανικών μερών). Με την εξαγορά της Citroën, η Peugeot απέκτησε τον έλεγχο της ανερχόμενης τότε Maserati, αλλά πούλησε την εταιρεία τον Μάιο του 1975 λόγω οικονομικών δυσχερειών.

Μερικές επενδύσεις όπως η εξαγορά της Chrysler Ευρώπης είχαν ως αποτέλεσμα μια περίοδο μεγάλων οικονομικών προβλημάτων για ολόκληρο τον όμιλο PSA, με συνεχείς ζημιές από το 1980 μέχρι το 1985. Το σημαντικότερο γεγονός του 1983 ήταν η το λανσάρισμα του νέου και εξαιρετικά επιτυχημένου Peugeot 205, που θεωρείται υπεύθυνο για την αναστροφή του αρνητικού κλίματος της εταιρείας.



## CITROEN<sup>2</sup>

Η Citroën ιδρύθηκε το 1919 από τον André Citroën και αποτελεί τμήμα της PSA Peugeot Citroën, με τα κεντρικά της γραφεία να βρίσκονται στο Παρίσι. Αρχικά μία εταιρεία αυτοκινήτων μαζικής παραγωγής με σχετικά απλά αυτοκίνητα, η Citroën έκανε την πρώτη μεγάλη έκπληξη το 1934, με το καινοτόμο Traction Avant, που έμεινε στην παραγωγή μέχρι το 1957. Έκτοτε απέσπασε και διατήρησε το κύρος μιας εταιρείας με πρωτοποριακά και καινοτόμα ως προς την τεχνολογία και το στυλ μοντέλα, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στο σημερινό της σλόγκαν «Créative Technologie».

Το 1924, εισήγαγε το Citroën Type B10, με το πρώτο εξ' ολοκλήρου ατσάλινο αμάξωμα στην Ευρώπη. Το 1934, η Citroën εντυπωσίασε το σύνολο της παγκόσμιας αυτοκίνησης με το άκρως καινοτόμο Citroën Traction Avant, το πρώτο παγκοσμίως μαζικής παραγωγής μοντέλο με κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, ανεξάρτητη εμπρόσθια ανάρτηση και ταυτοχρόνως ένα από τα πρώτα αυτοκίνητα με αυτοφερόμενο (ενιαίο δομικό σύνολο) σασί. Τον Μάιο του 1954, η Citroën εισήγαγε το πρώτο παγκοσμίως σύστημα υδροπνευματικής ανάρτησης στο ίδιο μοντέλο, αρχικά στους πίσω τροχούς. Το 1955, λανσάρισε το θρυλικό Citroën DS (Déesse, δηλαδή θεά και στην Ελλάδα γνωστό ως βάτραχος), με εντυπωσιακή φουτουριστική, αεροδυναμική εμφάνιση, στάνταρ υδροπνευματική ανάρτηση και στους 4 τροχούς και τα πρώτα παγκοσμίως, σε μοντέλο ευρείας παραγωγής, δισκόφρενα. Τον Σεπτέμβριο του 1967, εισήγαγε για πρώτη φορά στο DS κατευθυνόμενους εμπρόσθιους προβολείς (Directional Headlamps), οι οποίοι στρίβουν ανάλογα με τη φορά του τιμονιού ακολουθώντας την κατεύθυνση της στροφής για τον φωτισμό του εσωτερικού της στροφής. Το 1989 εισήγαγε στο Citroën XM την Hydractive, μία πιο προηγμένη μορφή της υδροπνευματικής ανάρτησης των Citroën DS και CX. Το υψηλής πίεσης υδραυλικό σύστημα της υδροπνευματικής ανάρτησης έθεσε τη βάση πολλών μελλοντικών μοντέλων Citroën, μεταξύ των οποίων τα SM, GS, CX, BX, XM και Xantia. Τα αυτοκίνητα αυτά διέθεταν μία ξεχωριστή λειτουργία: με την έναρξη λειτουργίας του κινητήρα το ύψος της ανάρτησης ανέβαινε αυτόματα, για μεγαλύτερη άνεση. Στην κεντρική κονσόλα υπήρχε

---

<sup>2</sup> [www.citroen.gr](http://www.citroen.gr),  
<https://el.wikipedia.org/wiki/Wiki>

μάλιστα ένας μοχλός μέσω του οποίου ρυθμιζόταν το επιθυμητικό ύψος από τον οδηγό. Αυτός ο τύπος ανάρτησης είναι μέχρι και σήμερα ο μόνος που συνδυάζει απaráμιλλη άνεση με άψογο κράτημα.Ενώ το 1993 μία ακόμα πιο εξελιγμένη εκδοχή, την Hydractive 2, στα XM και Xantia. Από την πρώτη γενιά του Citroën C5, το 2001, εισήγαγε την Hydractive 3 και την ακόμα πιο προηγμένη Hydractive 3+ (η 3+ σάνταρ στο Citroën C6, που κυκλοφόρησε το 2005).

Η ιστορία της Citroën ξεκινάει με τον ιδρυτή της, τον μηχανολόγο André Citroën ο οποίος κατασκεύαζε πολεμικό υλικό για τη Γαλλία κατά τη διάρκεια του Α' Π.Π..Τον Ιούνιο του 1919, η εταιρεία ξεκίνησε την παραγωγή αυτοκινήτων, αρχίζοντας με το συμβατικό Type A, το οποίο παρήχθη μέχρι το Δεκέμβριο του 1921, σε 24.093 αντίτυπα.

Το σύμβολο της φίρμας, που χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα ονομάζεται double chevron (διπλό λοχιόσημο).



Ο André Citroën χρησιμοποίησε ακόμα και τον πύργο του Άιφελ ως την μεγαλύτερη διαφημιστική πινακίδα στον κόσμο, σύμφωνα με το Βιβλίο των Ρεκόρ Guinness.

Το 1924, η Citroën ξεκίνησε μία συνεργασία με τον Αμερικανό μηχανολόγο Edward G. Budd (Εντουαρντ Μπαντ). Ο Budd, ήδη από το 1899, δούλευε για την εξέλιξη ατσάλινων αμαξωμάτων για σιδηροδρομικούς συρμούς για την εταιρεία Pullman και στη δεκαετία του 1920 προχώρησε στην παραγωγή ατσάλινων σασι και για αρκετές αυτοκινητοβιομηχανίες, με την πρώτη εταιρεία πελάτισσα να είναι η Dodge. Τον Οκτώβριο του 1924, στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού, η Citroën εισήγαγε το Citroën Type B10, το μοντέλο με το πρώτο εξ' ολοκλήρου ατσάλινο αμάξωμα στην Ευρώπη.

Στην αρχή, τα αυτοκίνητα σημείωσαν επιτυχία, όμως σύντομα οι ανταγωνιστές που χρησιμοποιούσαν αμαξώματα από ξύλο, μπόρεσαν να δώσουν νέα σχεδίαση στα αυτοκίνητά του. Ο Citroën φυσικά δεν μπορούσε (λόγω της ακαμψίας μετάλλου) να ανασχεδιάζει πολύ συχνά τα αμαξώματα και σύντομα τα αυτοκίνητα θεωρήθηκαν παλαιομοδίτικα. Τα Citroën ωστόσο συνέχιζαν να πουλάνε ακόμα αρκετές μονάδες, παρά τον ξεπερασμένο σχεδιασμό. Ο

κύριος λόγος ήταν οι χαμηλές τιμές των αυτοκινήτων και έτσι η εταιρεία σημείωνε μεγάλες ζημιές.

Αυτό ενθάρρυνε τον André Citroën να αναζητήσει τρόπους για να παρουσιάσει ένα ακόμα πιο προηγμένο αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα να αναπτύξει το Traction Avant, ένα αυτοκίνητο τόσο πρωτοποριακό, που ο ανταγωνισμός δεν μπορούσε να σταθεί μπροστά του με κανένα μοντέλο.



Το Traction Avant διέθετε τρία πρωτοποριακά χαρακτηριστικά: αμάξωμα μονοκόκ ή γνωστό και ως αυτοφερόμενο (όπου το εξωτερικό περίβλημα συγκρατούσε την υπόλοιπη κατασκευή), εμπρόσθια ανεξάρτητη ανάρτηση και διάταξη «κινήτρας εμπρός / κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς» (κοινώς «όλα εμπρός»).

Ήδη από το 1933, η εταιρεία βρισκόταν σε άσχημη οικονομική κατάσταση και είχε αρχίσει να εξαρτάται οικονομικά από τα δάνεια που της παρείχαν οι αδελφοί Michelin. Η επιτυχής γρήγορη εξέλιξη του Traction Avant σήμαινε πως τα έξοδα ήταν τεράστια και αυτό συνέβαλε στην οικονομική καταστροφή της φίρμας. Το Δεκέμβριο του 1934, η εταιρεία εξαναγκάστηκε σε πτώχευση, γεγονός που οδήγησε στην ανάληψη της διοίκησης από τον μεγαλύτερο πιστωτή της, την εταιρεία κατασκευής ελαστικών Michelin.

Ευτυχώς για την Michelin, το Traction Avant γνώρισε τεράστια επιτυχία και τα βασικά του χαρακτηριστικά διατηρήθηκαν στα επόμενα μοντέλα. Κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής της Γαλλίας στο Β' Π.Π., οι ερευνητές της Citroën συνέχισαν μυστικά το έργο τους και δημιούργησαν τα πρωτότυπα που τελικώς εξελίχθηκαν στα 2CV και DS.



Αυτά τα μοντέλα θεωρούνται, ακόμα και σήμερα, ως πολύ μπροστά από την εποχή τους, μέχρι και ριζοσπαστικά. Αυτό σηματοδότησε την έναρξη μιας περιόδου πίστης των αγοραστών στη φίρμα.

Μετά από διάφορες οικονομικές απώλειες λανθασμένων επιχειρηματικών κινήσεων η Citroën ήταν πλέον εξαιρετικά αδύναμη και ανίκανη να αντέξει την πτώση στην αγορά αυτοκινήτου, που προκλήθηκε από την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Στα τέλη του ίδιου έτους, η Fiat πούλησε το μερίδιό της στη PARDEVI και επέστρεψε το 49% στη Michelin. Αυτό θεωρήθηκε τότε ως ένα δυσοίωνα σημάδι των όσων αρνητικών γεγονότων θα ακολουθούσαν και πράγματι, σε λιγότερο από ένα χρόνο η Citroën κήρυξε πτώχευση. Η γαλλική κυβέρνηση φοβήθηκε μεγάλες απώλειες θέσεων εργασίας και οργάνωσε συζητήσεις μεταξύ της Michelin και της άλλης γαλλικής ιδιωτικής αυτοκινητοβιομηχανίας Peugeot, όπου και αποφασίστηκε η συγχώνευση της Automobiles Citroën και της Automobiles Peugeot σε μία εταιρεία. Τον Δεκέμβριο του 1974, η Peugeot εξαγόρασε το 38,2% της Citroën και έγινε υπεύθυνη για την διαχείριση των κοινών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων της έρευνας και εξέλιξης και των επενδύσεων εξαγορά ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 1976, όταν η Peugeot SA αύξησε το ποσοστό της στο 90% της Citroën SA, ενώνοντας τις δύο εταιρείες κάτω από μία κοινή στέγη, την PSA Peugeot Citroën.

Αφού η Citroën είχε ήδη τρία εξαιρετικά επιτυχημένα αυτοκίνητα στην αγορά (το Citroën GS, το Citroën CX και το διαχρονικό Citroën 2CV) και η οικονομική κατάσταση της Peugeot ήταν πάντα εξαιρετική (λόγω προνοητικότητας), η συνένωση υπό την PSA ήταν κερδοφόρα στην περίοδο 1976 – 1979. Μία νέα συνεργασία μεταξύ Citroën, Peugeot και Toyota, γνωστή ως κοινοπραξία Toyota Peugeot Citroën Automobile, έχει ως αποτέλεσμα την παραγωγή στο Κόλιν της Τσεχίας, των Citroën C1, Peugeot 107 και Toyota Aygo από το 2005

Ταυτόχρονα με την επιστροφή της στην καινοτομία, η Citroën εξακολουθεί να παράγει πολλά



επιτυχημένα εμπορικά αυτοκίνητα, με σταθερή παραγωγή άνω του ενός εκατομμυρίου μονάδων ετησίως. Μάλιστα το 2003 η Citroën πώλησε 1.372.500 αυτοκίνητα και το 2007 1.461.000 αυτοκίνητα, επιτυγχάνοντας αύξηση κατά 3,9% σε σχέση με το 2006. Για πρώτη φορά το 2008, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008, παρουσίασε μείωση κατά 7,2% και πώλησε 1.356.000 αυτοκίνητα. Το 2009 πάντως, ο αριθμός των πωληθέντων αυτοκινήτων σταθεροποιήθηκε στα 1.346.000 αντίτυπα και το 2010 ανήλθε στα 1.460.373 αντίτυπα. Το 2011, οι παγκόσμιες πωλήσεις έφτασαν τα 1.435.688 αντίτυπα, από τα οποία τα 961.156 πωλήθηκαν στην Ευρώπη.

Στις αρχές του 2009, κατά τον εορτασμό της 90-ής επετείου της, η Citroën ανακοίνωσε τη δημιουργία μίας ξεχωριστής εσωτερικής μάρκας πολυτελείας, που ονομάστηκε DS και παράγεται παράλληλα με την στάνταρ παλέτα μοντέλων. Αυτή η υπό-εταιρεία χρησιμοποιεί το όνομα του θρυλικού Citroën DS του 1955, αν και αυτή τη φορά το ακρωνύμιο DS σημαίνει Different Spirit.





Όμως με την κρίση των τελευταίων ετών ο όμιλος ήρθε σε πολύ δύσκολη θέση κλείνοντας εργοστάσια αφήνοντας στην ανεργία ένα πολύ σημαντικό αριθμό εργαζομένων καθώς έφτασε και στην αφαίρεση της μετοχής της PSA Peugeot - Citroen SA από το δείκτη CAC 40 ^FCHI-0,28% στις 24 Σεπτεμβρίου όπου ανακοίνωσαν οι αρχές του χρηματιστηρίου NYSE Euronext. Τη μετοχή της γαλλικής αυτοκινητοβιομηχανίας θα αντικαταστήσει στον εν λόγω δείκτη η βελγική εταιρεία χημικών Solvay SA. Η PSA Peugeot-Citroen ανακοίνωσε τον Ιούλιο του 2012 καθαρές ζημιές ύψους 819 εκατ. ευρώ στο πρώτο εξάμηνο έναντι κερδών 806 εκατ. ευρώ στο αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2011. Από τις αρχές του τρέχοντος έτους, η μετοχή της γαλλικής εταιρείας καταγράφει συνολικές απώλειες της τάξεως του 43%, ενώ ο δείκτης CAC 40 καταγράφει άνοδο κατά 11%. Τον Ιούλιο του 2012 είχε υποχωρήσει στα 5,7 ευρώ, στα χαμηλότερα επίπεδα από το 1986. Η Peugeot ανακοίνωσε προς τα σωματεία των εργαζομένων ότι σχεδιάζει να σταματήσει την παραγωγή σε ένα μεγάλο εργοστάσιο βόρεια του Παρισιού μέχρι το 2014, στην πιο πρόσφατη κίνηση από μεγάλη αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης να ανταπεξέλθει στην κρίση. Το τέλος της παραγωγής στο εργοστάσιο Aulnay-sous-Bois, θα σημάνει και την περικοπή περισσότερων από 3.000 θέσεων εργασίας, και αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου για μείωση 8.000 θέσεων στη Γαλλία, δήλωσε η αυτοκινητοβιομηχανία στους επικεφαλής των σωματείων σε συνάντησή τους στα γραφεία της εταιρείας στο Παρίσι. Πρόκειται για το 8% του συνολικού εργατικού δυναμικού (100.000), της PSA στη Γαλλία. Οι περικοπές θα πλήξουν το Aulnay όπως και το εργοστάσιο στη Ρεν, από το οποίο μπορεί να μειωθούν 1.400 θέσεις εργασίας από το σύνολο των 5.600 θέσεων. Μια εταιρική αναδιάρθρωση θα οδηγήσει σε επιπλέον 3.600 θέσεις εργασίας σε όλη τη Γαλλία, ανακοίνωσε η εταιρεία.

Η PSA, η οποία ελέγχεται από την οικογένεια Peugeot, προσπαθεί να ανταπεξέλθει στη μεγάλη μείωση της ζήτησης για αυτοκίνητα από τους Ευρωπαίους καταναλωτές, και στις συσσωρευμένες ζημιές στα εργοστάσια που δεν έχουν μεγάλη δραστηριότητα. Για τους πρώτους έξι μήνες του έτους η Peugeot ανακοίνωσε ότι η αγορά της υποχώρησε κατά 10%, καθώς είναι πολύ εκτεθειμένη στην ασθενή ζήτηση από τη Νότια Ευρώπη. Η Peugeot έχει ήδη ανακοινώσει σχέδια για τη μείωση 1 δισ. ευρώ και την περικοπή 6.000 θέσεων εργασίας το 2012, μετά από εκροές 1,65 δισ. ευρώ το προηγούμενο έτος. Αλλά καθώς η αγορά αυτοκινήτου έχει επιδεινωθεί στην Ευρώπη, αυτό δεν ήταν αρκετό. Η εταιρεία τώρα δήλωσε πως περιμένει λειτουργικές ζημιές στην μονάδα αυτοκινήτου, υψηλότερες των 700 εκατ. ευρώ, περισσότερες από ότι περιμένουν οι αναλυτές. Νωρίτερα φέτος η Peugeot ήρθε σε συμφωνία με την αμερικανική

General Motor, αλλά τα οφέλη από την αγορά τμημάτων μαζί και ακόμη από την από κοινού παραγωγή σε ορισμένες περιπτώσεις, θα πάρει χρόνια μέχρι να υλοποιηθεί ή να φανεί στον ισολογισμό.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ''ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ''

#### ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ<sup>3</sup>

Σύμφωνα με το Διεθνές Λογιστικό πρότυπο Νο 1 'Παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων', οι οικονομικές καταστάσεις είναι μια δομημένη οικονομική απεικόνιση, με συγκεκριμένα ποιοτικά χαρακτηριστικά, της οικονομικής θέσης μιας επιχείρησης και των συναλλαγών που έχουν αναληφθεί από αυτή. Επιδίωξη των γενικού σκοπού οικονομικών καταστάσεων είναι να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την οικονομική θέση, την απόδοση τις ταμιακές ροές και τις μεταβολές στην οικονομική θέση μιας επιχείρησης, που είναι χρήσιμες για ένα ευρύ κύκλο χρηστών για να λάβουν οικονομικές αποφάσεις. Στους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων περιλαμβάνονται οι σημερινοί και πιθανοί επενδυτές, οι εργαζόμενοι, οι δανειστές, οι προμηθευτές και άλλοι εμπορικοί πιστωτές, οι πελάτες, το κράτος και τα όργανά του και το κοινό. Οι οικονομικές καταστάσεις, που υποχρεωτικά δημοσιεύονται από τις επιχειρήσεις, ενδιαφέρουν πολλούς συναλλασσόμενους με την επιχείρηση τόσο εντός αυτής όσο και εκτός. Μπορούμε να διαχωρίσουμε τα άτομα, που χρησιμοποιούν την πληροφόρηση που μας δίνουν οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις που δημοσιεύονται, σε δύο μεγάλες ομάδες:

- Στους εντός της επιχείρησης λαμβάνοντες αποφάσεις (internal decision makers) π.χ. διευθυντές, στελέχη, προσωπικό κτλ.
- Και τους εκτός της επιχείρησης λαμβάνοντες αποφάσεις (external decision makers) π.χ. τράπεζες, δημόσιο, προμηθευτές κτλ. Πρωτίστως οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις απευθύνονται στους εκτός της επιχείρησης λαμβάνοντες αποφάσεις, μια και οι εντός έχουν πρόσβαση σε ολόκληρο το φάσμα των δεδομένων της επιχείρησης.

---

<sup>3</sup> βιβλ. Καντζος Ανάλυση Χρημ. Καταστάσεων  
<https://el.wikipedia.org/wiki/Wiki>

Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων<sup>4</sup> (analysis of financial statement) είναι η ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση της πληροφόρησης που περιέχεται σε αυτές τις καταστάσεις.

#### **Σκοποί της ανάλυσης.**

- μέτρηση της προηγούμενης επίδοσης της επιχείρησης,
- μέτρηση της παρούσας κατάστασης της επιχείρησης,
- πρόβλεψη των μελλοντικών δυνατοτήτων της επιχείρησης για τη διατήρηση της κατάλληλης ισορροπίας μεταξύ των ακόλουθων αποφασιστικής σημασίας πλευρών της επιχείρησης:

**Ρευστότητα** (liquidity). Μια επιχείρηση έχει ρευστότητα, όταν είναι σε θέση να ικανοποιήσει τις υποχρεώσεις της καθώς αυτές γίνονται ληξιπρόθεσμες.

**Σταθερότητα** (stability). Η σταθερότητα μετριέται από την ικανότητα της επιχείρησης να πραγματοποιεί τις πληρωμές για τόκους και χρεολύσια πάνω στο υφιστάμενο ύψος των δανείων και τις πληρωμές που αντιστοιχούν στην κανονική διανομή μερίσματος στους μετόχους της.

**Αποδοτικότητα** (profitability). Αποδοτικότητα είναι η σχέση που υπάρχει μεταξύ του κέρδους που πραγματοποιεί η επιχείρηση και του κεφαλαίου που χρησιμοποιεί.

**Δυνατότητα ανάπτυξης**. Μετριέται με την επέκταση και ανάπτυξη σε νέες αγορές, το ποσοστό ανάπτυξης στις υπάρχουσες αγορές, το ποσοστό αύξησης στα κέρδη ανά μετοχή και το ύψος δαπανών για έρευνα.

#### **Κατηγορίες χρηματοοικονομικών καταστάσεων.**

##### **A. Συγκριτικές Χρηματοοικονομικές καταστάσεις**

Οι οικονομικές καταστάσεις που συντάσσονται στην Ελλάδα στο τέλος της χρήσης είναι:

1. Η κατάσταση του ισολογισμού τέλους χρήσης.
2. Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης.
3. Ο πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων.

---

<sup>4</sup> βιβλ.Καντζος Ανάλυση Χρημ.Καταστάσεων

4. Η κατάσταση του λογαριασμού γενικής εκμετάλλευσης.

5. Το προσάρτημα του ισολογισμού και των αποτελεσμάτων χρήσης.

- **Η κατάσταση του ισολογισμού τέλους χρήσης**

Ο ισολογισμός είναι η πλήρης εικόνα της επιχείρησης την ημέρα της κατάρτισής του. Καταρτίζεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης σύμφωνα με το υπόδειγμα του Ε.Γ.Λ.Σ. Η κατάσταση του ισολογισμού καταχωρίζεται στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών των οικονομικών μονάδων και δημοσιεύεται μαζί με την κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης, τον πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων και το προσάρτημά τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας. Στον ισολογισμό απεικονίζονται σε δύο στήλες:

α) Τα στοιχεία της κλειόμενης χρήσης στην οποία αναφέρεται ο ισολογισμός.

β) Τα στοιχεία της προηγούμενης χρήσης. Τα αποσβεστέα στοιχεία του ενεργητικού απεικονίζονται στην αξία κτήσης τους (ή αναπροσαρμογής). Για τα ίδια στοιχεία απεικονίζονται οι συνολικές αποσβέσεις μέχρι το τέλος της χρήσης στην οποία αναφέρεται ο ισολογισμός και η αναπόσβεστη αξία καθενός από αυτά κατά κατηγορίες. Η ημερομηνία κλεισίματος του ισολογισμού είναι η τελευταία ημέρα της χρήσης, δηλαδή η 31/12 ή 30/6 κάθε έτους.

- **Η κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης.**

Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης καταρτίζεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης σύμφωνα με το υπόδειγμα του Ε.Γ.Λ.Σ. Επίσης, καταχωρίζεται στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών των οικονομικών μονάδων και δημοσιεύεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης. Επιτρέπεται μεγαλύτερη ανάλυση των κονδυλίων στα οποία αντιστοιχούν αραβικοί αριθμοί. Στην κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης απεικονίζονται σε δύο στήλες:

α) Τα στοιχεία της κλειόμενης χρήσης.

β) Τα στοιχεία της προηγούμενης χρήσης.

Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης μετρά στην ουσία την αποδοτικότητα της λειτουργίας σε κάθε χρήση. Αν ο ισολογισμός απεικονίζει την περιουσιακή κατάσταση της οικονομικής μονάδας στο τέλος της χρήσης, η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης δείχνει την πορεία της οικονομικής μονάδας κατά την διάρκεια χρήση. Συνοψίζει τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της χρήσης, που στον ισολογισμό απεικονίζονται στην καθαρή θέση. Η κατάταξη των λογαριασμών των λειτουργικών εξόδων διαφέρει ανάλογα με το αν αυτά πρέπει να παρουσιασθούν κατά είδος ή κατά λειτουργία.

#### Κατάταξη εξόδων κατά είδος

Με αυτή τη μέθοδο τα έξοδα είναι κατανομημένα κατά είδος (π.χ. ενοίκια, χρεωστικοί τόκοι, αποσβέσεις, έξοδα μεταφοράς κτλ) και αυτό συμβαίνει γιατί την επιχείρηση ενδιαφέρει το είδος του εξόδου και όχι ο σκοπός για τον οποίο έγινε.

Η παράθεση των εσόδων και των εξόδων στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης πρέπει να είναι η εξής:

Έσοδα από πωλήσεις εμπορευμάτων ή προϊόντων/παροχή υπηρεσιών

+ Έσοδα από λοιπές συνήθειες δραστηριότητες

- Έξοδα κατ' είδος

= Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης

#### Κατάταξη εξόδων κατά λειτουργία

Τα έξοδα κατά λειτουργία παρουσιάζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης ομαδοποιημένα σε δύο κατηγορίες.

Έξοδα διοικητικής λειτουργίας, λειτουργίας ερευνών και ανάπτυξης και της λειτουργίας διάθεσης αποθεμάτων

Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας

Η κατάταξη στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης των λογαριασμών λειτουργικών εσόδων / εξόδων, κατά λειτουργία, είναι η εξής:

Έσοδα από πωλήσεις εμπορευμάτων και προϊόντων/παροχή υπηρεσιών

- Κόστος πωληθέντων / πωλήσεων

= Μικτό αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης ----->Μικτό Κέρδος/Ζημιά

+ Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης

- Έξοδα διοικητικής λειτουργίας

- Έξοδα λειτουργίας ερευνών - ανάπτυξης

- Έξοδα λειτουργίας διάθεσης

= Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης ---> Λειτουργικά Έσοδα/Έξοδα

+ Πιστωτικοί τόκοι

+ Έσοδα από συμμετοχές και χρεόγραφα

+ Κέρδη πώλησης συμμετοχών και χρεογράφων

- Χρεωστικοί τόκοι

- Έξοδα συμμετοχών και χρεογράφων

- Ζημιές πώλησης συμμετοχών και χρεογράφων

= Αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης

ή Έσοδα/Έξοδα/Κέρδη/Ζημιές Χρηματοοικονομικής Λειτουργίας

ή Κέρδη/Ζημιές Χρήσης προ Φόρων

- **Ο πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων.**

Ο πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων καταρτίζεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης σύμφωνα με το υπόδειγμα του Ε.Γ.Λ.Σ. Επίσης, καταχωρίζεται στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών των οικονομικών μονάδων και δημοσιεύεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης. Τα στοιχεία του πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων απεικονίζονται σε δύο στήλες, οι οποίες αντιστοιχούν στη χρήση που αφορά ο ισολογισμός και στην προηγούμενη. Στον πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων η επιχείρηση αναγράφει πληροφορίες σχετικά με το ποσό των κερδών που διανέμει και σε ποιους το διανέμει τόσο για την παρούσα λογιστική χρήση όσο και για την αμέσως προηγούμενη. Τα κέρδη προς διάθεση μιας ανώνυμης εταιρίας αποτελούνται από:

- i. Τα κέρδη της παρούσας χρήσης
- ii. Τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρήσεων που πρόκειται να διανεμηθούν στην παρούσα
- iii. Τα αποθεματικά που προορίζονται για διανομή στην παρούσα χρήση
- iv. Το φόρο εισοδήματος
- v. Μετά την αφαίρεση των φόρων, ορισμένο ποσό από τα κέρδη παραμένει στην εταιρία και αυξάνει τα αποθεματικά της, ενώ το υπόλοιπο διανέμεται:
- vi. Στους μετόχους της εταιρίας υπό τη μορφή μερισμάτων
- vii. Στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας ως αμοιβή τους
- viii. Συνήθως στο τέλος παραμένει αδιανέμητο ένα ποσό κερδών. Πρόκειται για τα κέρδη εις νέο, τα οποία θα ενσωματωθούν στα κέρδη της επόμενης χρήσης, για να προσδιορισθεί το ποσό των κερδών προς διάθεση.



- **Η κατάσταση του λογαριασμού γενικής εκμετάλλευσης.**

Η κατάσταση του λογαριασμού γενικής εκμετάλλευσης καταρτίζεται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε χρήσης σύμφωνα με το υπόδειγμα του Ε.Γ.Λ.Σ. Επίσης, καταχωρίζεται στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών των οικονομικών μονάδων. Η κατάσταση αυτή δε δημοσιεύεται υποχρεωτικά. Όλα τα στοιχεία της κατάστασης του λογαριασμού γενικής εκμετάλλευσης απεικονίζονται σε δύο στήλες, οι οποίες αντιστοιχούν στη χρήση στην οποία αναφέρεται ο ισολογισμός και στην προηγούμενη. Παρουσιάζει το οργανικό αποτέλεσμα της χρήσης, καθώς και τα αναλυτικά στοιχεία του μικτού κέρδους.

- **Το προσάρτημα του ισολογισμού και των αποτελεσμάτων χρήσης.**

Το προσάρτημα είναι απαραίτητο συμπλήρωμα των οικονομικών καταστάσεων, με το οποίο δίνονται διάφορες πρόσθετες ή επεξηγηματικές πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές έχουν σκοπό να διευκολύνουν όλους τους ενδιαφερόμενους προς τους οποίους απευθύνονται οι οικονομικές καταστάσεις, στο να κατανοούν το περιεχόμενό τους και να διαπιστώνουν την αληθινή οικονομική κατάσταση και τα ακριβή αποτελέσματα. Ενδεικτικά πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο προσάρτημα είναι:

- Οι μέθοδοι που εφαρμόστηκαν για την αποτίμηση των στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων, για τον υπολογισμό των διορθώσεων αξιών στοιχείων του ενεργητικού και για τον υπολογισμό των αναπροσαρμοσμένων αξιών στοιχείων ενεργητικού.

- Οι αποσβέσεις των πάγιων στοιχείων.

- Οι πρόσθετες αποσβέσεις.

- Στοιχεία για τις συμμετοχές της οικονομικής μονάδας σε άλλες επιχειρήσεις, όταν η συμμετοχή υπερβαίνει το 10% του κεφαλαίου τους κτλ.

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### "ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ"

Οι αριθμοδείκτες<sup>5</sup> ή χρηματοοικονομικοί δείκτες (αγγλικά: financial ratio ή accounting ratio) είναι το πηλίκο μεταξύ επιλεγμένων αριθμητικών τιμών που λαμβάνονται από τις οικονομικές καταστάσεις μιας επιχείρησης. Καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής θέσεως ή της αποδοτικότητας των διάφορων τμημάτων ή ολόκληρων τομέων οι οποίοι αφορούν μία οικονομική μονάδα και σε τελική ανάλυση της πραγματικής καταστάσεως ολόκληρης της οικονομικής μονάδας ή και γενικότερα του κλάδου στον οποίο ανήκει η μονάδα αυτή.

Ένας αριθμοδείκτης παριστάνεται συνήθως είτε με τη μορφή πηλίκου κάποιων μεγεθών είτε με τη μορφή ποσοστού. Εάν προτιμηθεί η μορφή του ποσοστού, τότε συνήθως λαμβάνουμε ως διαιρετέο τον αριθμό που δείχνει την ευνοϊκή αξία για την επιχείρηση ούτως ώστε οποιαδήποτε βελτίωση της κατάστασης να μεταφράζεται σε αύξηση του ποσοστού .

Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι από την ανάλυση και ερμηνεία των αριθμοδεικτών σε μία επιχείρηση μπορεί να είναι οι εξής:

- Μέτοχοι
- Πελάτες
- Πιστωτές
- Εργαζόμενοι
- Δημόσιες υπηρεσίες
- Διοίκηση της τράπεζας

---

<sup>5</sup> [www.bizhelp365.gr](http://www.bizhelp365.gr)  
[www.taxheaven.gr](http://www.taxheaven.gr)  
[www.euretirio.com](http://www.euretirio.com)

### Χρησιμότητα αριθμοδεικτών

Οι αναλυτές (εσωτερικοί ή εξωτερικοί) προκειμένου να αναλύσουν τις οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμός, κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, κατάσταση ταμειακών ροών) χρησιμοποιούν ως μέσα τους χρηματοοικονομικούς δείκτες ή αριθμοδείκτες. Με την χρήση αυτών μπορούν να καθορίσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης καθώς επίσης και τις δυνατότητες διαπραγμάτευσης που έχει με τους εξωτερικούς της χρηματοδότες. Έτσι, μπορούμε να πληροφορηθούμε σε γενικές γραμμές για τη ρευστότητα, τη δραστηριότητα, την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα μιας επιχείρησης σε σχέση με την διάρθρωση των κεφαλαίων της και σε τελική ανάλυση την πραγματική κατάσταση ολόκληρης της οικονομικής μονάδας.

*Επίσης είναι πολύ σημαντικοί γιατί βοηθούν τον αναλυτή να πραγματοποιήσει:*

#### Διαχρονική ανάλυση (time-series analysis)

Σύγκριση των παρόντων χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα που παρουσίασε η ίδια στο παρελθόν ή θα παρουσιάσει στο προβλεπόμενο μέλλον. Εξετάζεται εάν η χρηματοοικονομική κατάσταση ή απόδοση της επιχείρησης έχει βελτιωθεί ή έχει χειροτερεύσει με την πάροδο του χρόνου.

#### Διαστρωματική ανάλυση (comparative analysis or cross-sectional analysis)

Σύγκριση των χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα παρόμοιων επιχειρήσεων ή τη μέση τιμή του κλάδου στον οποίο ανήκει κατά τη διάρκεια του ίδιου χρονικού διαστήματος.

#### Μειονεκτήματα αριθμοδεικτών

Ο υπολογισμός και η παρουσίαση των διαφόρων αριθμοδεικτών είναι μία μέθοδος ανάλυσης η οποία πολλές φορές παρέχει μόνο ενδείξεις. Για το λόγο αυτό ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δεν είναι δυνατόν να μας δώσει πλήρη εικόνα της οικονομικής θέσης μιας επιχείρησης, αν δεν συγκριθεί με άλλους πρότυπους αριθμοδείκτες ή αν δεν συσχετισθεί με

τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες μία σειράς προηγούμενων χρήσεων. Τέτοια πρότυπα μπορεί να αποτελέσουν τα παρακάτω:

- i. Αριθμοδείκτες για μία σειρά παλαιότερων οικονομικών δεδομένων των οικονομικών καταστάσεων της συγκεκριμένης επιχείρησης.
- ii. Αριθμοδείκτες ορισμένων ανταγωνιστριών επιχειρήσεων, επιλεγμένων με κατάλληλα κριτήρια.
- iii. Αριθμοδείκτες που να αναφέρονται στο μέσο όρο του κλάδου στον οποίο ανήκει η επιχείρηση η οποία μελετάται.
- iv. Λογικά και εμπειρικά πρότυπα του αναλυτή, τα οποία πολλές φορές βασίζονται στην πείρα του.

Δίνετε η δυνατότητα στην διοίκησης μίας επιχείρησης να προβεί σε ενέργειες οι οποίες έχουν ως στόχο τη διαστρέβλωση των αριθμοδεικτών και την παρουσίαση μίας επιθυμητής εικόνας στους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων.

#### **Κανόνες Κατάρτισης Αριθμοδεικτών**<sup>6</sup>

Οι αριθμοδείκτες καταρτίζονται με βάση τους εξής κανόνες:

Η συσχέτιση των μεγεθών γίνεται κατά τρόπο ώστε οι δείκτες - αριθμοί που προκύπτουν να είναι ευθέως ανάλογοι με την κατάσταση που απεικονίζουν, δηλαδή οι υψηλότεροι δείκτες να αντιστοιχούν σε ευνοϊκότερες καταστάσεις και οι χαμηλότεροι σε δυσμενέστερες.

Τα μεγέθη των συσχετίσεων επιλέγονται κατά τρόπο που να μειώνει στο ελάχιστο π.χ. τα λάθη ή τις επιπτώσεις νομισματικών διακυμάνσεων.

Δείκτες που οι όροι τους αναφέρονται σε διάστημα χρήσεως μικρότερο από δώδεκα (12) μήνες δεν είναι ενδεικτικοί της όλης καταστάσεως της οικονομικής μονάδας και κρίνονται πάντοτε σε συσχέτιση με δείκτες αντίστοιχων χρονικών περιόδων προηγούμενων ετών

Οι δείκτες καλύπτουν όλους τους τομείς δραστηριότητας της οικονομικής μονάδας. Για το λόγο αυτό ταξινομούνται σε ομάδες κατά τρόπο που να επιτρέπει μία αρκετά πλατύτερη

---

<sup>6</sup> <http://www.taxheaven.gr>

ανάλυση κάθε δραστηριότητας.

Δείκτης μεμονωμένος έχει σχετική μόνο χρησιμότητα. Γι' αυτό επιβάλλεται να γίνεται σύγκριση διάφορων δεικτών μεταξύ τους, ώστε να εξασφαλίζονται ορθά συμπεράσματα. τους, εξασφαλίζονται ορθά συμπεράσματα.

#### Βασικές Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν τις ανάγκες αξιολογήσεως της οικονομικής θέσεως της οικονομικής μονάδας, όπως αυτή εμφανίζεται σε στατική μορφή. Τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την κατάρτιση των αριθμοδεικτών αυτών αντλούνται βασικά από τους λογαριασμούς του ισολογισμού.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν τις ανάγκες αναλύσεως της δυναμικής εικόνας της επιχειρηματικής προσπάθειας και του αποτελέσματος που προκύπτει από τη λειτουργία της οικονομικής μονάδας. Τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την κατάρτιση των αριθμοδεικτών αυτών αντλούνται βασικά από τους λογαριασμούς οργανικών, κατ' είδος, εξόδων και εσόδων, γενικής εκμεταλλεύσεως και αποτελεσμάτων.

Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει δείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν την ανάγκη συσχέτισεως των στατικών στοιχείων του ισολογισμού προς τα δυναμικά στοιχεία της εκμεταλλεύσεως, με σκοπό τον προσδιορισμό της ορθολογικής ή μη χρησιμοποίησεως των μέσων της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Σύμφωνα με τις παραπάνω βασικές κατηγορίες προκύπτει η εξής ταξινόμηση των αριθμοδεικτών<sup>7</sup>:

- Αριθμοδείκτες Ρευστότητας
- Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας
- Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας
- Αριθμοδείκτες Διαρθρώσεως Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας
- Αριθμοδείκτες Επενδύσεων ή Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες

---

<sup>7</sup> [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)

Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης της επιχείρησης όσο και της ικανότητάς της να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Χαρακτηριστικοί Δείκτες Ρευστότητας<sup>8</sup> είναι:

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

Ο αριθμοδείκτης δείχνει τη ρευστότητα μιας επιχείρησης και τα περιθώρια ασφάλειας, ώστε αυτή να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην πληρωμή των καθημερινών απαραίτητων υποχρεώσεων. Όσο πιο προβλέψιμες είναι οι εισροές χρημάτων μιας επιχείρησης τόσο είναι γενικότερα αποδεκτός ένας πιο χαμηλός δείκτης αν και αυτός είναι σε συνάρτηση κυρίως του κλάδου στον οποίο ανήκει η επιχείρηση.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{(\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις})}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της, γύρω στη μονάδα θεωρείται ικανοποιητικός. Αντίθετα αν είναι μικρότερος της μονάδας δείχνει ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης είναι ανεπαρκή για να καλύψουν τις τρέχουσες

---

<sup>8</sup> [www.euretirio.com](http://www.euretirio.com)

υποχρεώσεις της.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας} = \frac{(\text{Διαθέσιμα} + \text{Χρεόγραφα})}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

Παρουσιάζει την εικόνα της επιχείρησης όσο αφορά τα μετρητά σε σχέση με τις τρέχουσες λειτουργικές της ανάγκες. Εκφράζει την ικανότητα μιας επιχείρησης για την εξόφληση των τρεχουσών και ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων της με τα μετρητά που διαθέτει. Επιπλέον μας δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία καλύπτουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις.

<u>Αριθμοδείκτης</u>	<u>Όρια</u>
Γενικής Ρευστότητας	$1.2 < EP < 2$
Ειδικής Ρευστότητας	$0.5 < AP < 1$
Ταμειακής Ρευστότητας	0.2-1.1

### Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

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

Χαρακτηριστικοί Δείκτες Δραστηριότητας είναι:

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Απαιτήσεις}}$$

Ο δείκτης δείχνει αν οι απαιτήσεις μιας επιχείρησης είναι πολύ μεγάλες σε σύγκριση με τις πωλήσεις της και δείχνει πόσες φορές, κατά μέσο όρο, εισπράττονται κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσεως οι απαιτήσεις της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα εισπράξεως των απαιτήσεων μιας επιχείρησης τόσο μικρότερος είναι ο χρόνος δεσμεύσεως των κεφαλαίων και τόσο καλύτερη η θέση της από απόψεως χορηγούμενων πιστώσεων. Επί πλέον μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη απαιτήσεων σημαίνει μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων} = \frac{\text{Κόστος Πωληθέντων}}{\text{Αποθέματα}}$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός επιτρέπει να δούμε πόσες φορές ανανεώθηκαν τα αποθέματα της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις της μέσα στη χρήση. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης αυτός, τόσο πιο αποτελεσματικά λειτουργεί η επιχείρηση. Ο υπολογισμός του αριθμοδείκτη αυτού γίνεται για να διαπιστωθεί η ταχύτητα με την οποία τα αποθέματα διατέθηκαν και αντικαταστάθηκαν κατά τη διάρκεια της χρήσεως. Με τον τρόπο αυτό ελέγχεται αν υπάρχει κάποια υπεραποθεματοποίηση, η οποία μπορεί να εγκυμονεί κινδύνους για την οικονομική εξέλιξη της επιχείρησης, ιδιαίτερα αν τα αποθέματα των προϊόντων έχουν αγοραστεί με πίστωση ή με δανειακά τραπεζικά κεφάλαια, για τα οποία η επιχείρηση πληρώνει τόκους. Χαμηλή ταχύτητα κυκλοφορίας αποθεμάτων μπορεί να συνδεθεί με υπεραποθεματοποίηση. Η πραγματική αξία του αριθμοδείκτη αυτού μπορεί να φανεί μόνο από την μελέτη της εξέλιξης του διαχρονικά, ως και από τη σύγκριση του με άλλους των ομοειδών επιχειρήσεων.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Ο εν λόγω δείκτης παρέχει ενδείξεις για το πόσο η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της.. Από αυτό φαίνεται αν υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων της. Βέβαια, τα στοιχεία αυτού του δείκτη επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τη μέθοδο των αποσβέσεων που ακολουθεί η διοίκηση της εταιρείας, δηλαδή από το αν ακολουθείται πολιτική αυξανόμενης ή σταθερής απόσβεσης. Γενικότερα, όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο πιο αποτελεσματικά έχουν χρησιμοποιηθεί τα περιουσιακά της στοιχεία.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Συν.Κεφάλαια}}$$

Δείχνει τις πωλήσεις της επιχείρησης με κάθε μονάδα Ιδίων Κεφαλαίων. Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις της. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης, τόσο καλύτερα είναι η θέση της επιχείρησης διότι πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις, με σχετικό μικρό ύψος ιδίων κεφαλαίων,

γεγονός το οποίο ενδέχεται να οδηγεί σε αυξημένα κέρδη.

#### Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

Με αυτούς μετράται η αποδοτικότητα μιας επιχειρήσεως, η δυναμικότητα των κερδών της και η ικανότητα της διοικήσεώς της. Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν τον βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχειρήσεως σε δεδομένη χρονική στιγμή.

Χαρακτηριστικοί Δείκτες Αποδοτικότητας είναι:

$$\text{Δείκτης οικονομικής μόχλευσεως} = \frac{\text{Γενικό σύνολο ενεργητικού}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό της μεταβολής των καθαρών λειτουργικών κερδών προς διάθεση στους μετόχους από την μεταβολή των καθαρών κερδών προ φόρων και χρηματοοικονομικών εξόδων. Στην περίπτωση, που ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, τότε η επίδραση από τη χρήση ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της επιχείρησης είναι θετική και επωφελείς γι' αυτήν. Όταν ισούνται με τη μονάδα, τότε η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη είναι μηδενική και δεν υπάρχει οικονομική ωφέλεια για την επιχείρηση. Μικρότερο από τη μονάδα, τότε η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της επιχείρησης είναι αρνητική και η επιχείρηση δανείζεται. Αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις υπερδανεισμού

$$\text{Αποδοτ. Συν. Κεφαλαίου} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης} + \text{Τόκοι Ξένου Κεφαλαίου}}{\text{Συνολικό Κεφάλαιο}}$$

Ο δείκτης αυτός δείχνει τα ποσοστιαία κέρδη που τα επενδυμένα κεφάλαια αποφέρουν στην επιχείρηση. Ο υπολογισμός δεν περιλαμβάνει τόκους και φόρους, γιατί αυτά τα δύο στοιχεία δεν ελέγχονται από τη διεύθυνση της επιχείρησης και δεν μπορούν να ελαττωθούν με μια καλύτερη χρησιμοποίηση των στοιχείων του ενεργητικού. Όταν έχουμε να συγκρίνουμε παρόμοιες επιχειρήσεις, αυτός ο δείκτης αξιολογεί το βαθμό χρησιμοποίησης των στοιχείων του ενεργητικού των επιχειρήσεων και δείχνει ποια απ' όλες χρησιμοποιεί τα στοιχεία του ενεργητικού της περισσότερο αποδοτικά. Μια αυξημένη επένδυση ή χαμηλές εισπράξεις μπορούν να είναι η αιτία για ένα μικρό δείκτη.

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη Χρήσης} \times 100}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και δείχνει κατά πόσο επετεύχθει ο στόχος της επιχείρησης. Αν κινείται σε χαμηλά ποσοστά απεικονίζει και τις περιορισμένες δυνατότητες της επιχείρησης είτε λόγω διοικήσεως είτε οικονομικών συνθηκών. Αντίθετα ένας υψηλός δείκτης δείχνει την ευημερία της οικονομικής

μονάδας και την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των κεφαλαίων που έχει στη διάθεσή της.

$$\text{Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}} \times 100$$

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης και επιτρέπει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας της. Ο δείκτης φανερώνει την ικανότητά της να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύσει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση, «ανταμείβοντάς» τα ανάλογα.

#### Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας

Μέσω των συγκεκριμένων αριθμοδεικτών εκτιμάται η μακροχρόνια ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της και ο βαθμός προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.

Χαρακτηριστικοί Δείκτες Διαρθρώσεων Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας είναι:

$$\text{Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}}$$

Όταν κινείται σε χαμηλά επίπεδα σημαίνει πως υπάρχει διευκόλυνση στην εξωτερική χρηματοδότηση και πως το μεγαλύτερο μέρος των κερδών παραμένει στους κοινούς μετόχους. Αντίθετα ένας υψηλός δείκτης Κεφαλαιακής διάρθρωσης παρουσιάζει πιθανότητα δυσκολιών στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές αναμένουν τους κοινούς μετόχους να χρηματοδοτήσουν πρώτοι.

$$\text{Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}}$$

Αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει εάν υπάρχει η όχι υπερδανεισμός σε μία επιχείρηση και εκφράζει τη σχέση μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων προς το σύνολο των δανειακών κεφαλαίων. Επιπλέον ο δείκτης αυτός δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. Ένας δείκτης μεγαλύτερος της μονάδας μας φανερώνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν σ' αυτή με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Όσο μεγαλύτερη είναι αυτή η σχέση τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές της επιχείρησης. Αντίθετα ένας δείκτης μικρότερος της μονάδας δείχνει πως

υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχειρήσεως.

### Αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί αριθμοδείκτες

Οι αριθμοδείκτες αυτοί συσχετίζουν τον αριθμό των μετοχών μιας επιχειρήσεως και τη χρηματιστηριακή τους τιμή με τα κέρδη, τα μερίσματα και τα άλλα περιουσιακά στοιχεία της.

Χαρακτηριστικοί Δείκτες Επενδύσεων είναι:

Μερισματική Απόδοση

Ποσοστό Διανεμόμενων Κερδών

Εσωτερική Αξία Μετοχής

Ταμειακή Ροή κατά Μετοχή

Απόσβεση κατά Μετοχή.

## ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

«Ανάλυση αριθμοδεικτών κάθε εταιρίας»

### *Peugeot*

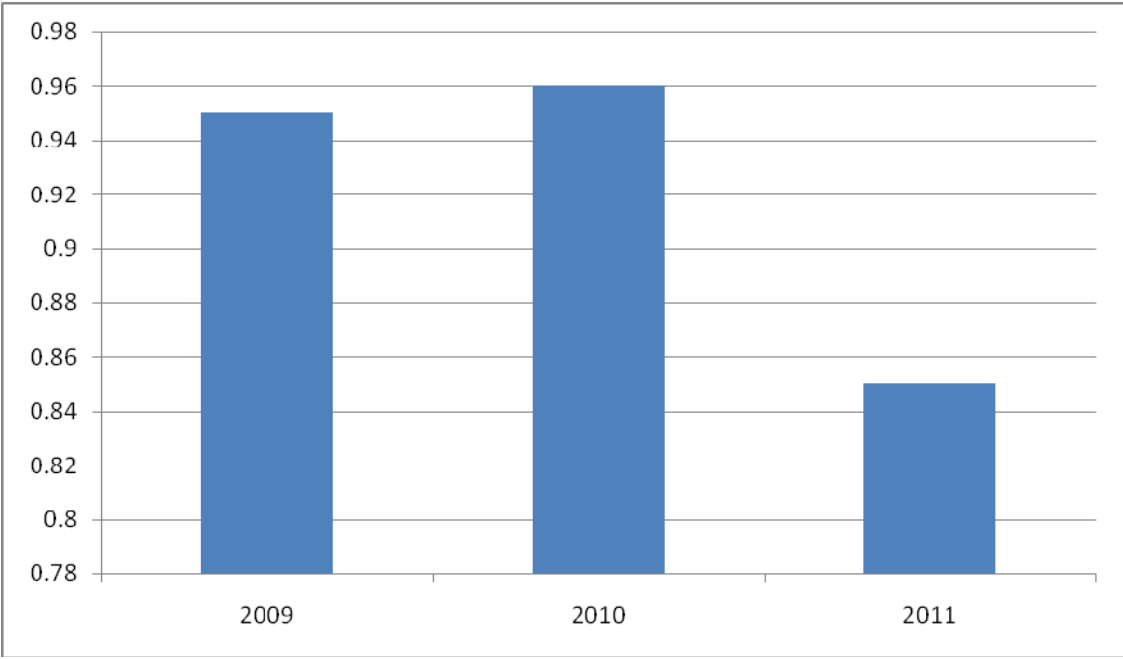
#### Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας = 
$$\frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

2009	2010	2011
0.98	0.96	0.85

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας θεωρείται ανεπαρκής κατά την διάρκεια των ετών 2009-2011 διότι τα κυκλοφοριακά στοιχεία της PEUGEOT δεν επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της.(κατω του 2)

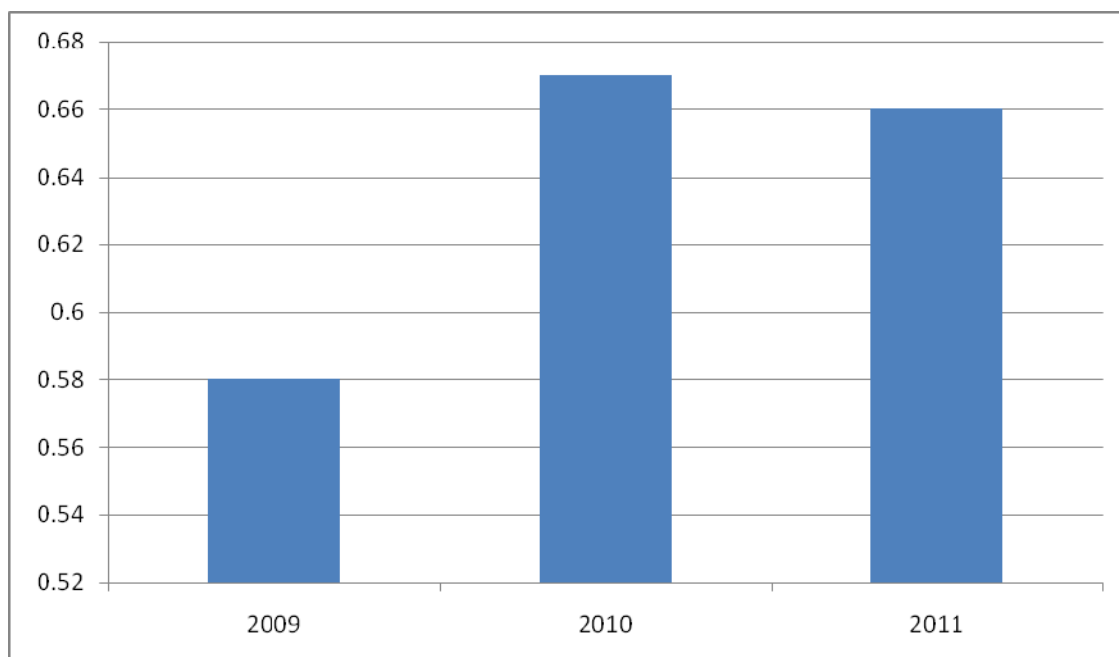




$$\text{Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

2009	2010	2011
0.58	0.67	0.66

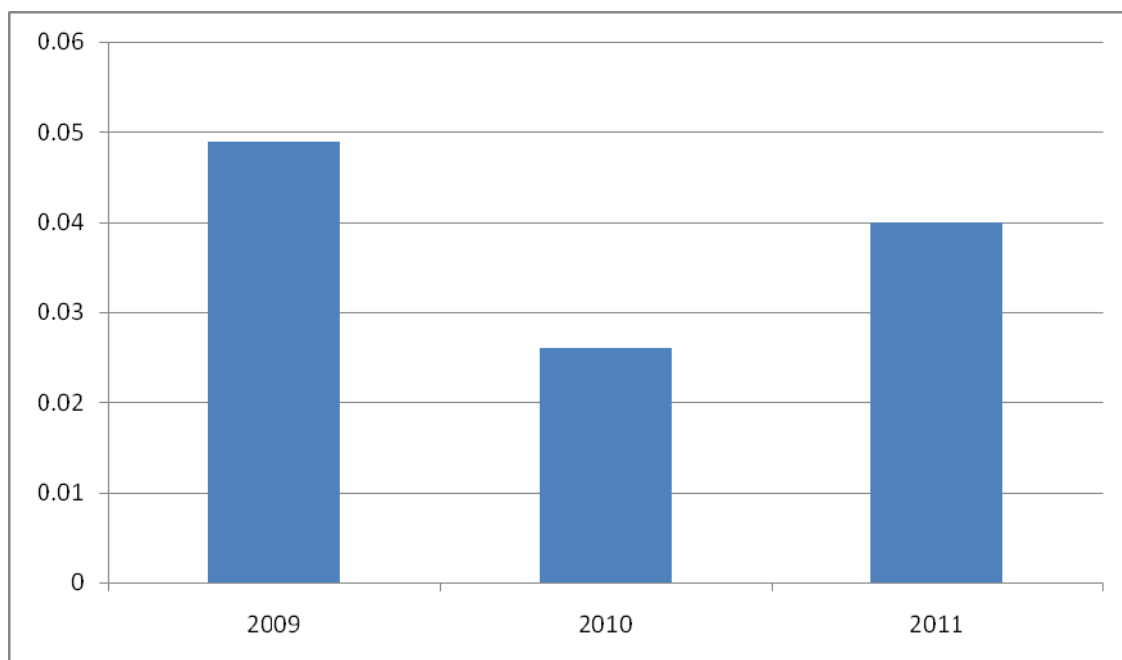
Ο δείκτης πραγματικής ρευστότητας είναι κάτω της μονάδας και ειδικά το 2009 μας δείχνει ότι τα ρευστοποιήσιμα στοιχεία είναι ανεπαρκή να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της επιχείρησης.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Χρεόγραφα}}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

2009	2010	2011
0,049	0,026	0,04

Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλά όρια της τάξης κάτω του 5% που σημαίνει ότι η εταιρία πλησιάζει στο να μην έχει καθόλου ταμειακή ρευστότητα ώστε να μπορέσει να καλύψει με μετρητά υποχρεώσεις της και τις τρεις χρονιές που εξετάζουμε.

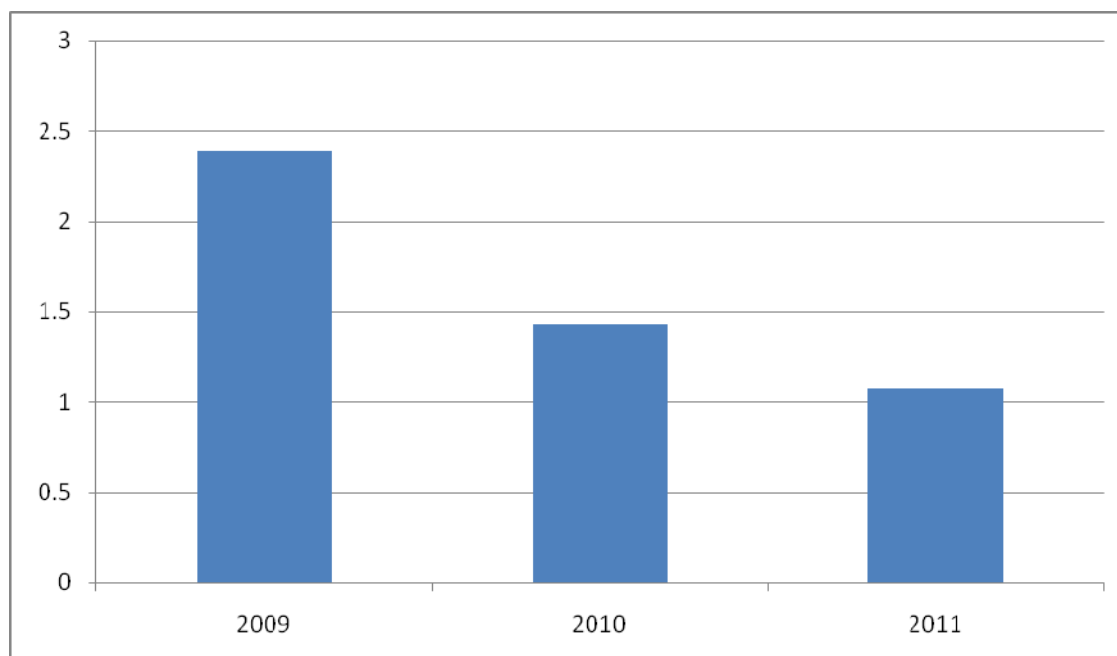


### Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων=  $\frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Απαιτήσεις}}$

2009	2010	2011
2,39	1,43	1,07

Παρατηρούμε ότι ο δείκτης ξεκίνησε το 2009 με μεγαλύτερο ποσοστό που σημαίνει μικρότερο διάστημα είσπραξης των απαιτήσεων όμως τα επόμενα έτη το διάστημα αυτό μεγάλωσε και ιδίως το 2011.

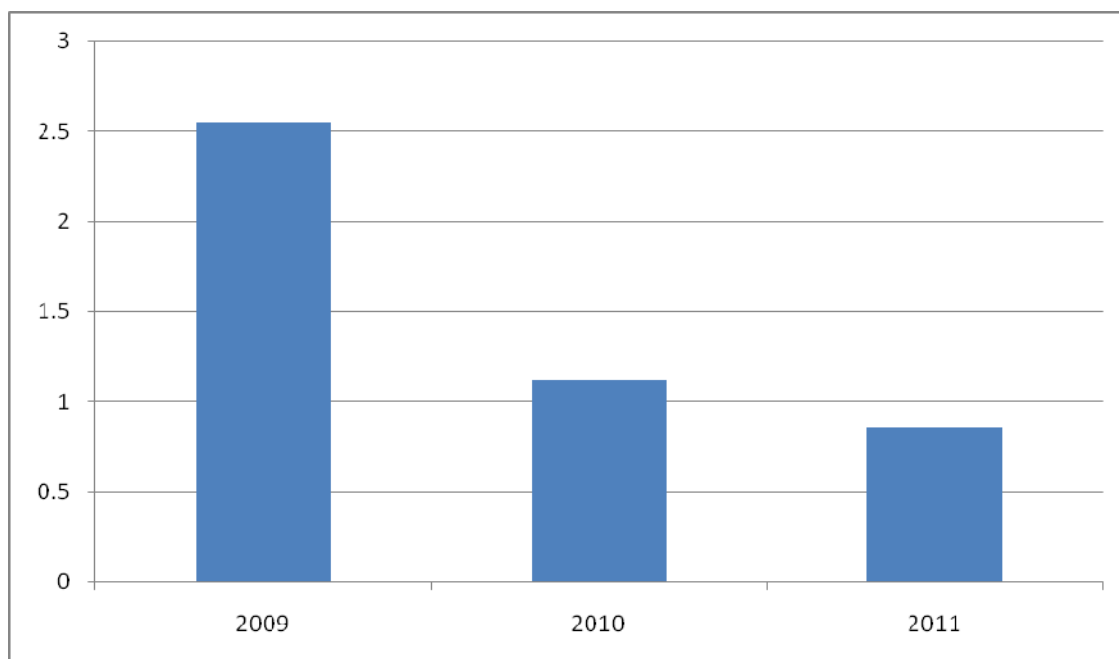


Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων= Κόστος Πωληθέντων

**Αποθέματα**

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>2,55</b>	<b>1,12</b>	<b>0,86</b>

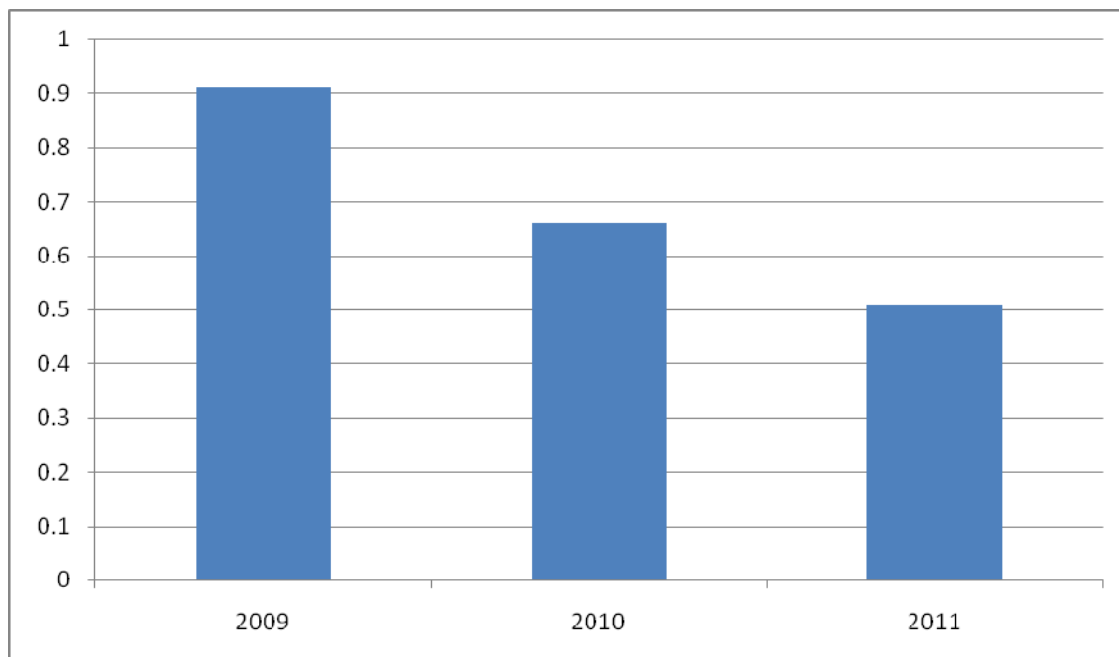
Παρατηρούμε αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων από χρόνο σε χρόνο και αυτό σημαίνει πως αποφεύγεται η αποθεματοποίηση σε μεγάλο βαθμό.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

2009	2010	2011
0,91	0,66	0,51

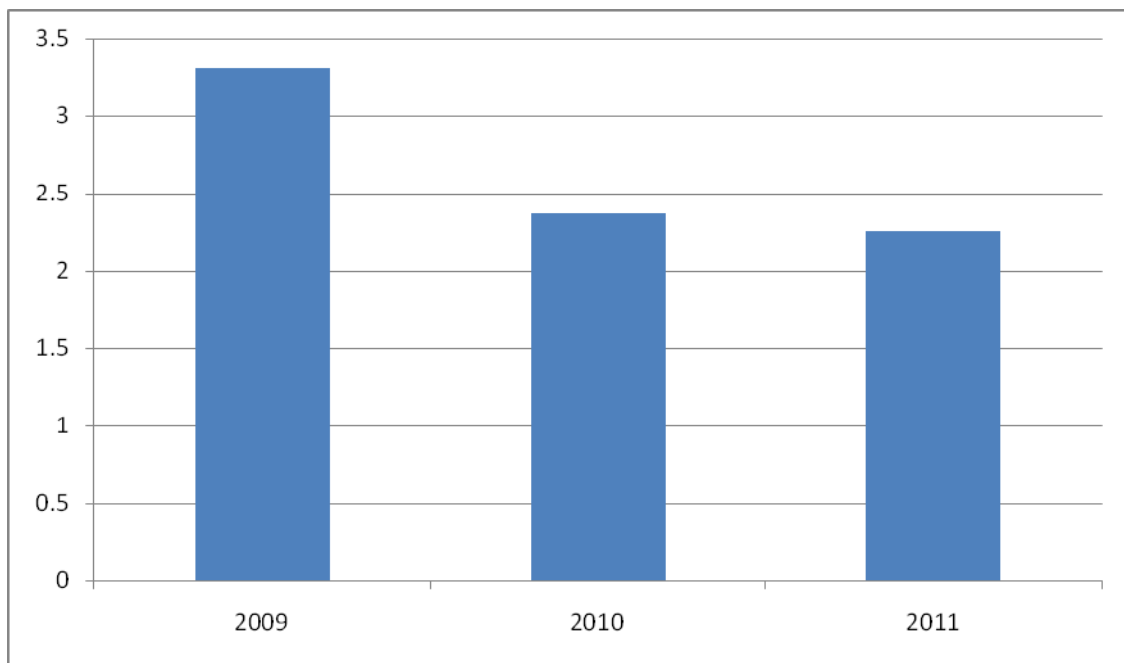
Φαίνεται πως υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στα στοιχεία του ενεργητικού με όλο και μικρότερη χρησιμοποίηση του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις της εταιρίας και δεν χρησιμοποιεί περισσότερο από δύο φορές το έτος τα περιουσιακά στοιχεία της προκειμένου να πραγματοποιεί πωλήσεις.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Συν.Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

2009	2010	2011
3,31	2,37	2,26

Βλέπουμε ότι τα ίδια κεφάλαια χρησιμοποιούνται 2 και 3 φορές το έτος από την PEUGEOT προκειμένου να πραγματοποιηθούν πωλήσεις.

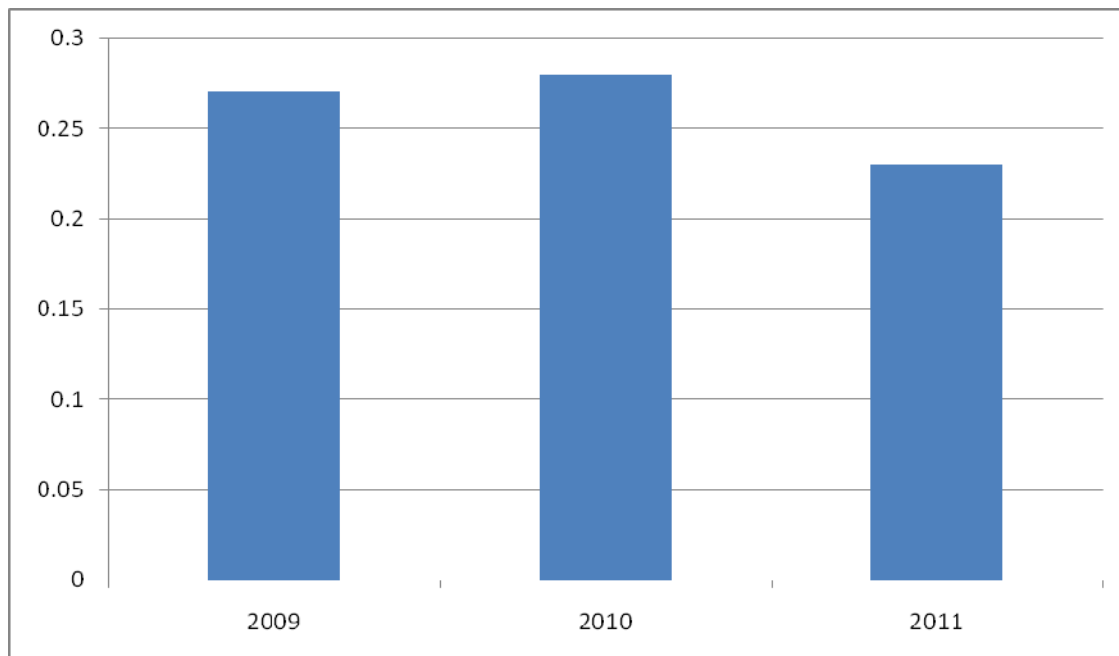


### Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας

$$\text{Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}}$$

2009	2010	2011
0.27	0.28	0.23

Η εταιρία φαίνεται να χρησιμοποιεί μόνο το ¼ των ιδίων κεφαλαίων που κατέχει και σημαίνει ότι δεν έχουν καλή απόδοση και πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή.

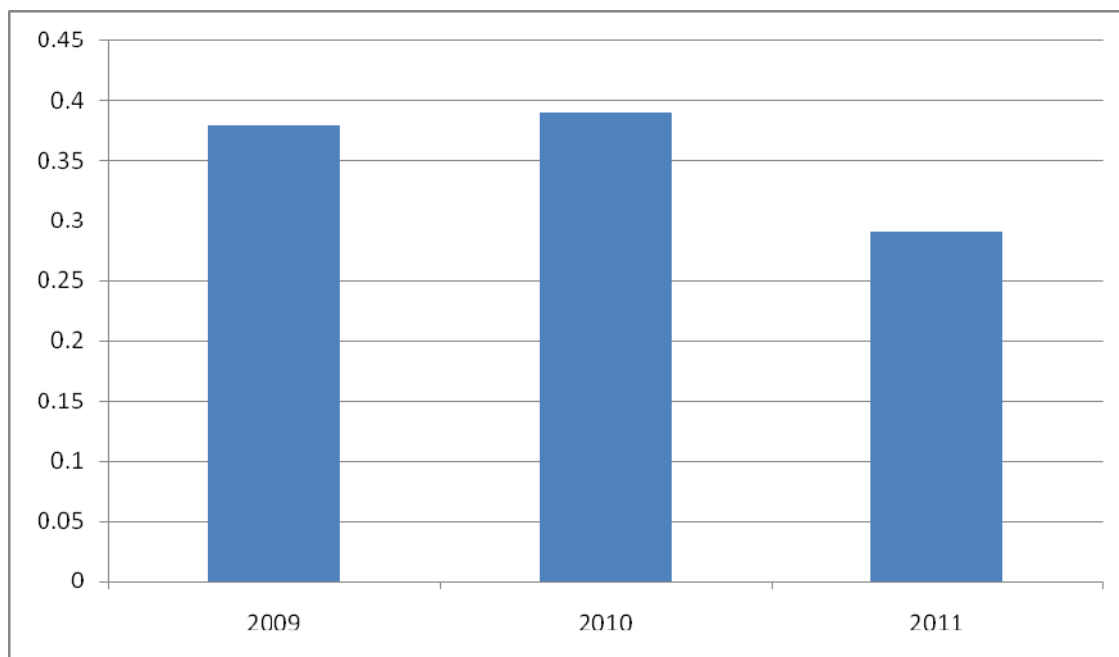




$$\text{Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}}$$

2009	2010	2011
0,38	0,39	0,29

Υπάρχει σημαντική αύξηση της χρήσης των ξένων κεφαλαίων όπου αυτό σημαίνει πως η εταιρία δανείζεται περισσότερο και δεν χρησιμοποιεί τα ΙΚ όσο πρέπει γιατί δεν επαρκούν.



$$\text{Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

$$\text{Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{σύνολο ενεργητικού}} \times 100$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

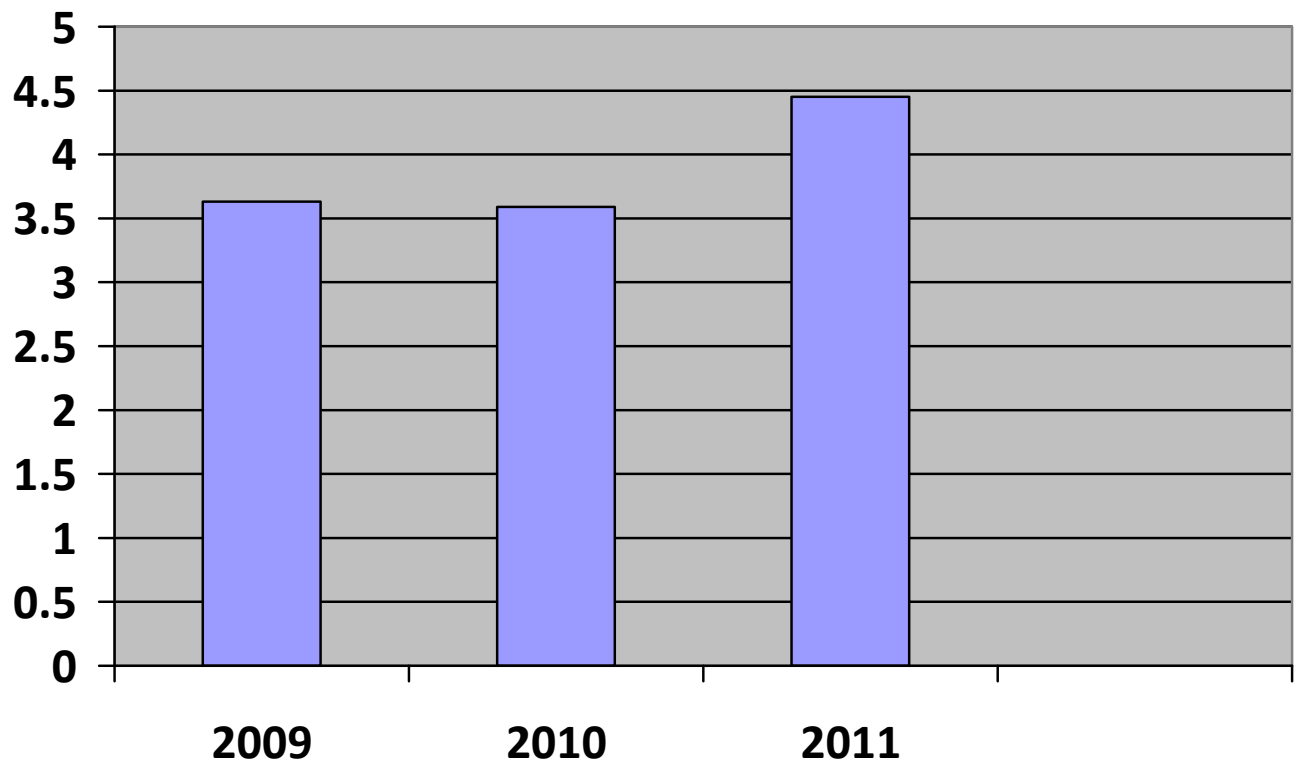
$$\text{Αποδοτ. Συν. Κεφαλαίου} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης} + \text{Τόκοι Ξένου Κεφαλαίου}}{\text{Συνολικό Κεφάλαιο}}$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

$$\text{Δείκτης οικονομικής μοχλεύσεως} = \frac{\text{Γενικό σύνολο ενεργητικού}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
3,63	3,59	4,45

Η επίδραση από τη χρήση ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της επιχείρησης είναι θετική και επωφελής παρότι υπάρχουν ζημιές η εταιρία χρησιμοποιεί προς όφελός της τα κεφάλαια που έχει στη διάθεσή της.



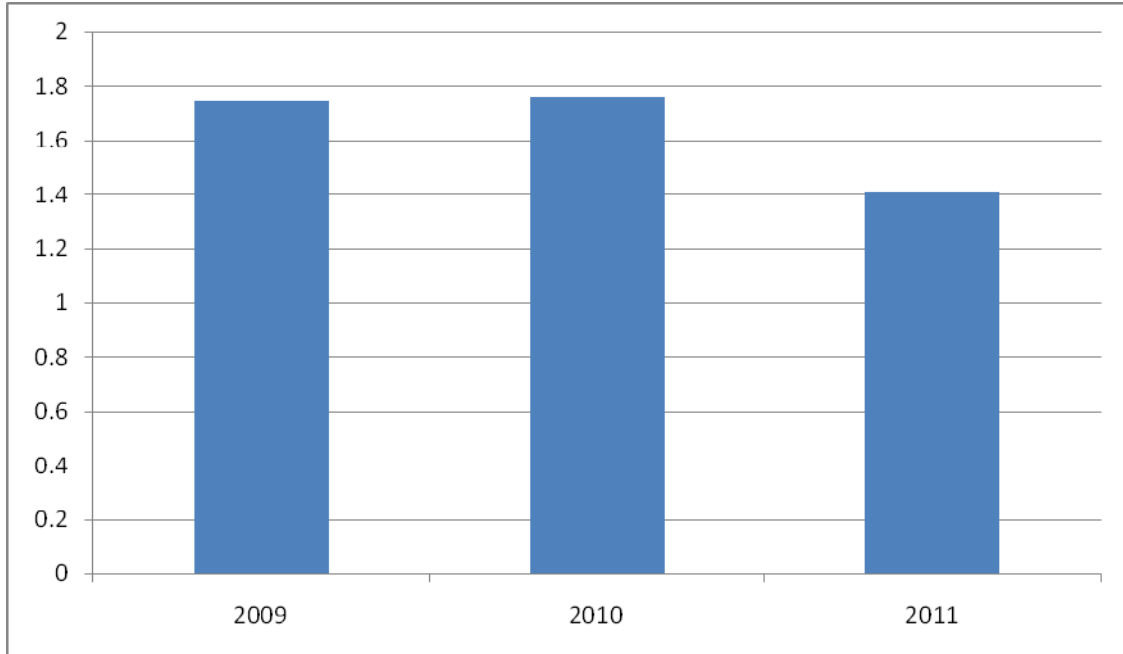
# CITROEN

## Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>1.74</b>	<b>1.76</b>	<b>1.41</b>

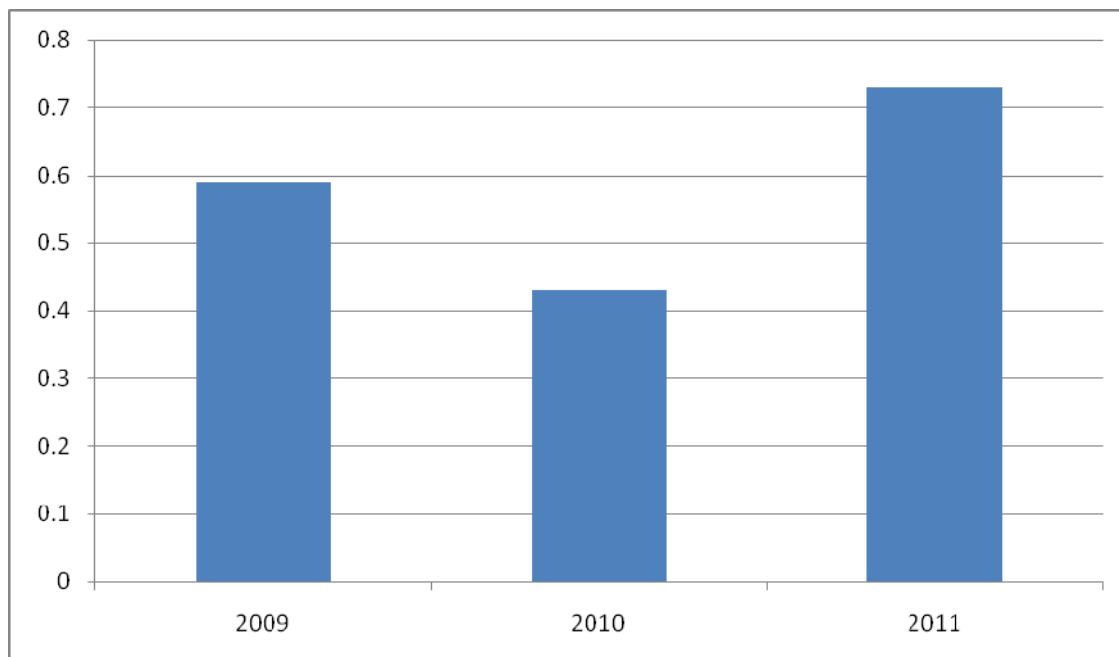
Η γενική ρευστότητα και τα 3 έτη είναι υψηλή και βρίσκεται εντός ορίων (1.2 – 2) ,επομένως η επιχείρηση μπορεί να καλύψει αποτελεσματικά τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{(\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις})}{\text{Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις}}$$

2009	2010	2011
0.59	0.43	0.73

Παρατηρούμε ότι και τα 3 έτη ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας. Αυτό μας δείχνει ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης είναι ανεπαρκή ώστε να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

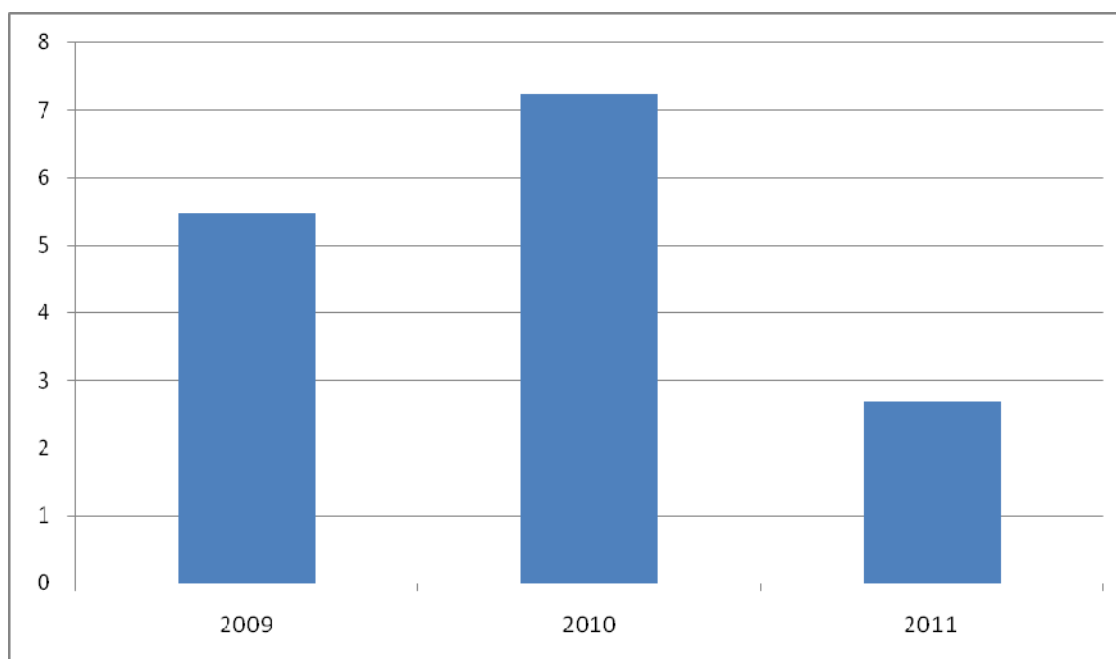


### Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Απαιτήσεις}}$$

2009	2010	2011
5.48	7.23	2.68

Παρατηρούμε ότι ο δείκτης ξεκίνησε με μεγάλο ποσοστό με αποτέλεσμα να υπάρχει μικρότερο διάστημα είσπραξης των απαιτήσεων ιδίως τα 2 πρώτα έτη. Όμως το 2011 η επιχείρηση μείωσε αρκετά αυτό το ποσοστό.



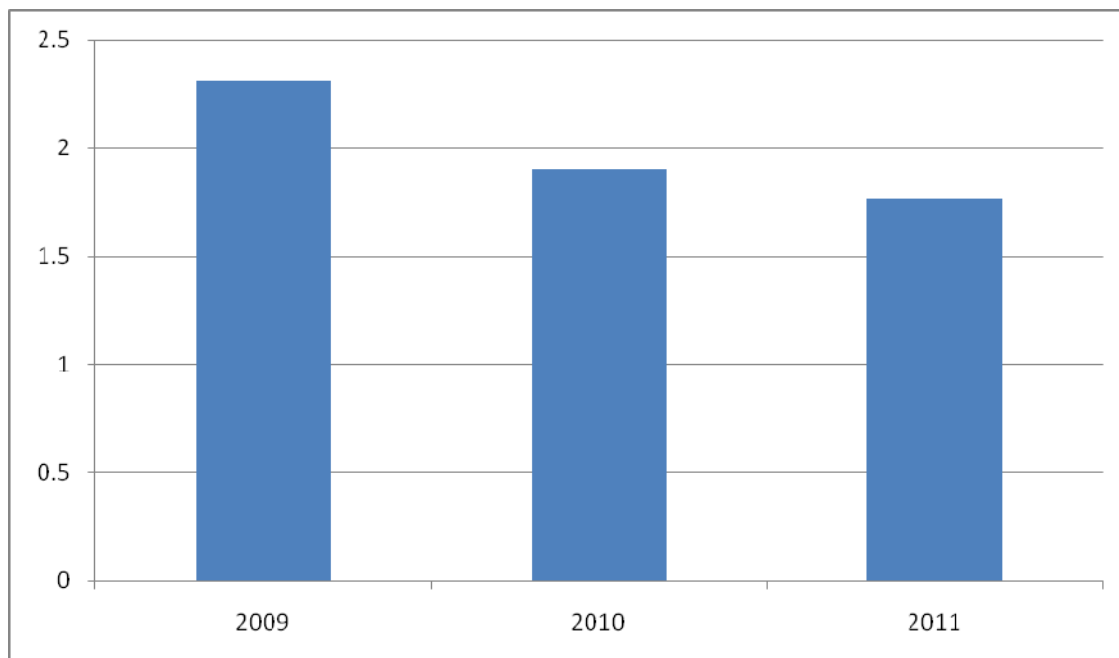


Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων =  $\frac{\text{Κόστος Πωληθέντων}}{\text{Αποθέματα}}$

**Αποθέματα**

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>2.31</b>	<b>1.90</b>	<b>1.76</b>

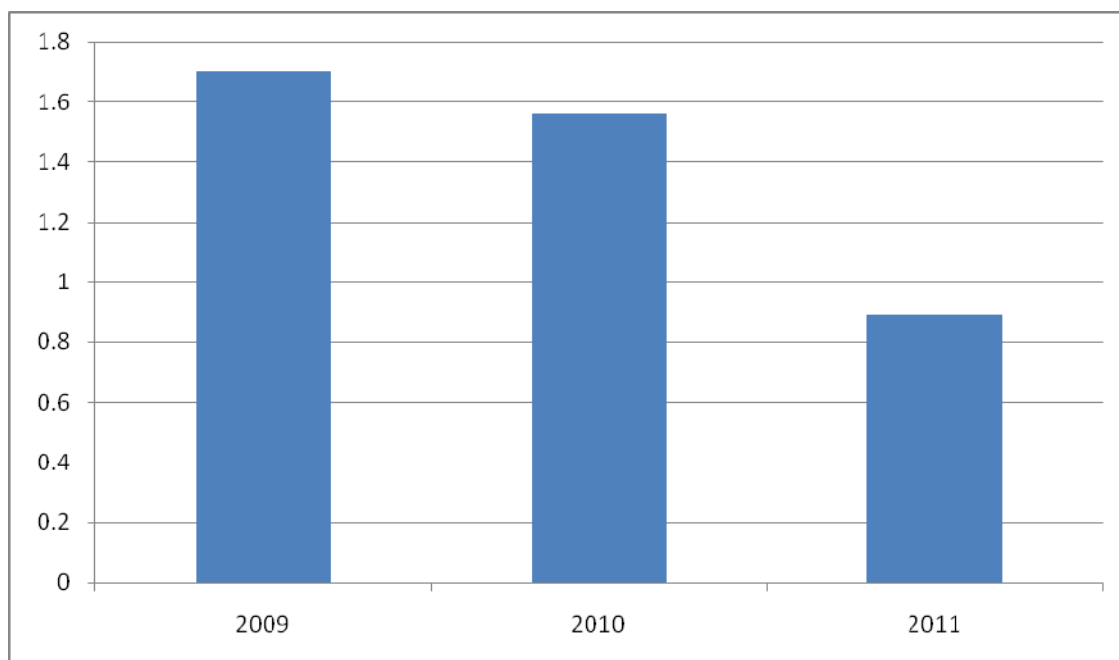
Παρατηρούμε ότι και στα 3 έτη υπάρχει αύξηση κυκλοφορίας των αποθεμάτων με αποτέλεσμα τα αποθέματα να μετατρέπονται σταδιακά σε πωλήσεις.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

2009	2010	2011
1.70	1.56	0.89

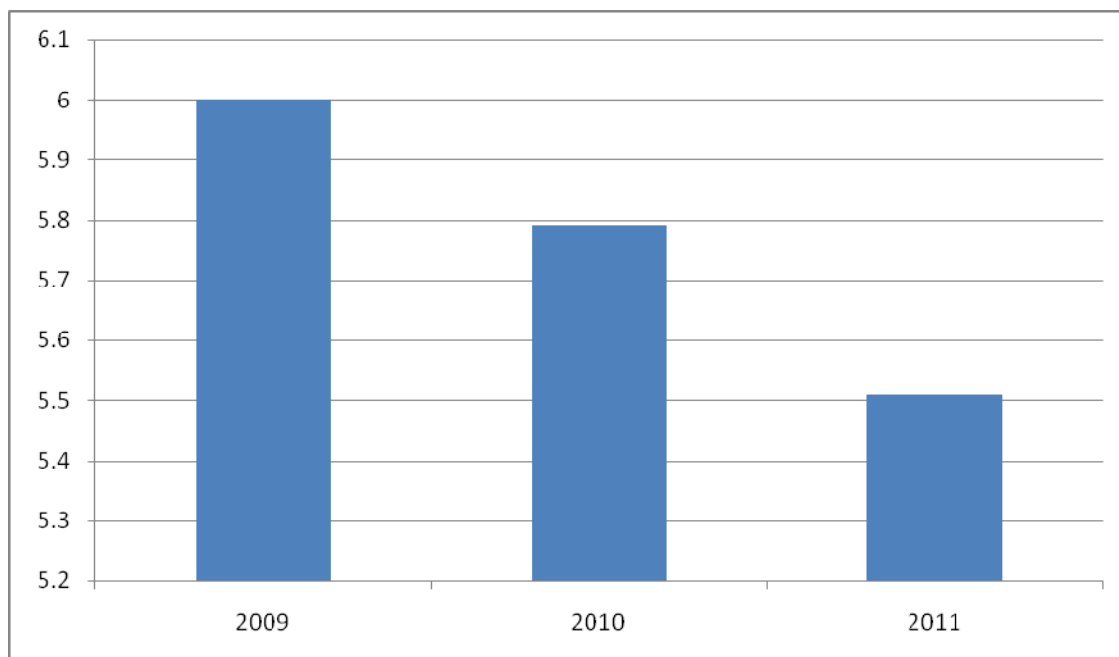
Η συνεχή μείωση του δείκτη συνεπάγεται ολοένα μικρότερη χρησιμοποίηση του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις, πράγμα που σημαίνει κάποια υπερεπένδυση κεφαλαίων στα στοιχεία του ενεργητικού.



$$\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Συν. Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

2009	2010	2011
6	5.79	5.51

Βλέπουμε ότι τα ίδια κεφάλαια χρησιμοποιούνται έως και 6 φορές το έτος από τη CITROEN προκειμένου να πραγματοποιηθούν πωλήσεις.

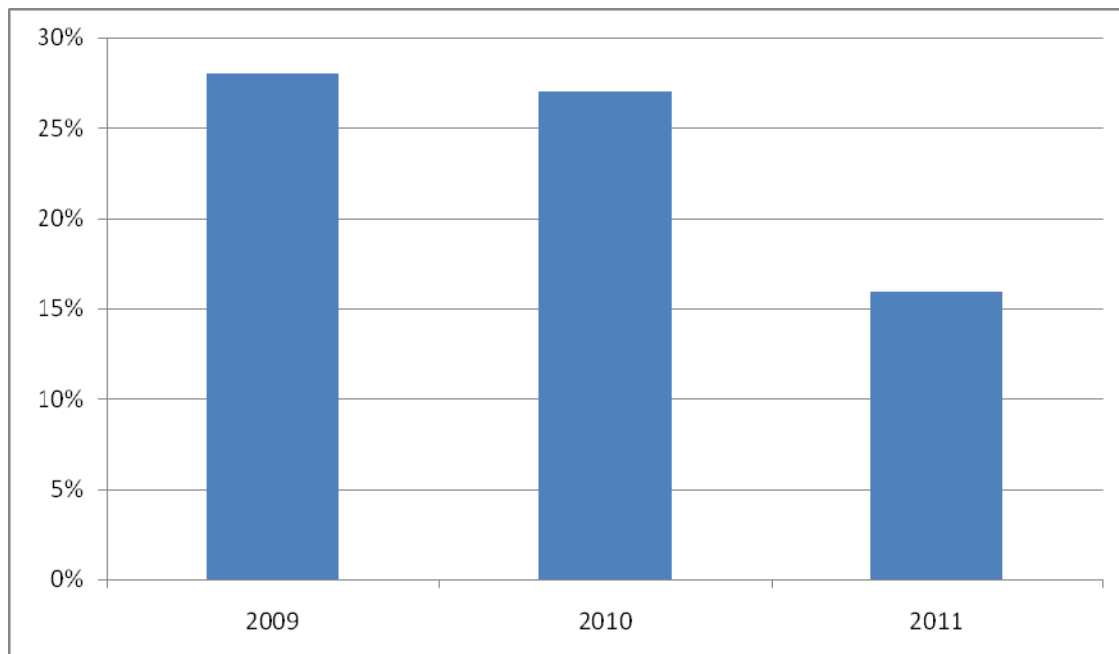


### Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης ή Βιωσιμότητας

Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης =  $(\text{Ίδια Κεφάλαια} / \text{Συνολικά Κεφάλαια}) * 100$

2009	2010	2011
28%	27%	16%

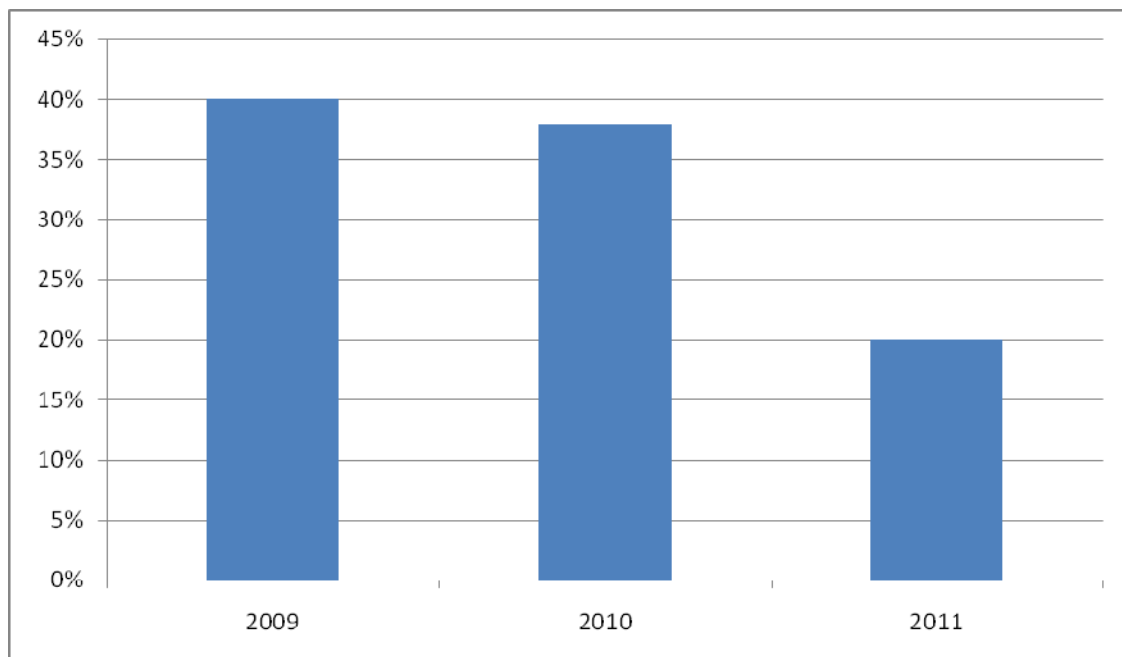
Η εταιρεία χρησιμοποιεί σε πολύ χαμηλό ποσοστό τα ίδια κεφάλαια οπότε πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην απόδοσή τους.



Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης = ( **Ίδια Κεφάλαια / Ξένα Κεφάλαια** ) \* 100

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>40%</b>	<b>38%</b>	<b>20%</b>

Υπάρχει σημαντική αύξηση της χρήσης των ξένων κεφαλαίων όπου αυτό σημαίνει πως η εταιρεία δανείζεται περισσότερο και δεν χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα Ίδια Κεφάλαια.



$$\text{Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

$$\text{Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{σύνολο ενεργητικού}} \times 100$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

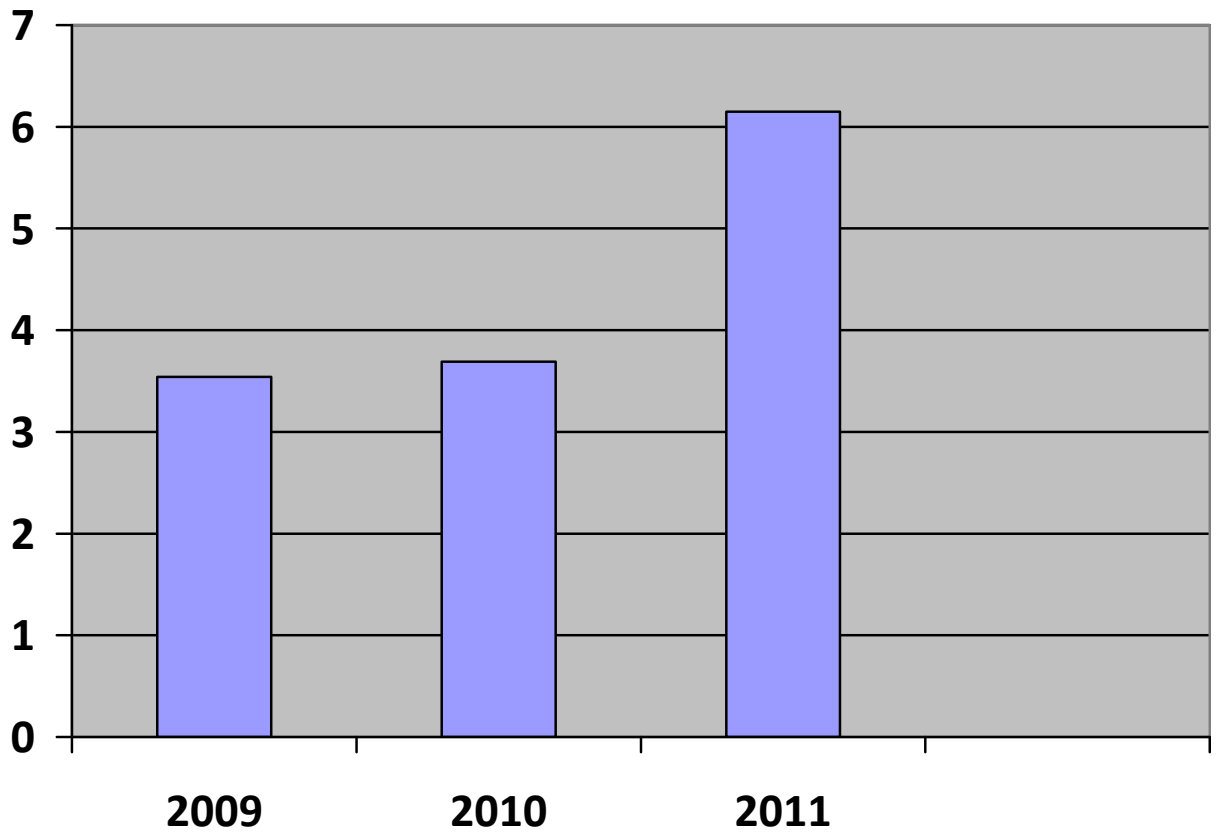
$$\text{Αποδοτ. Συν. Κεφαλαίου} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμετάλλευσης} + \text{Τόκοι Ξένου Κεφαλαίου}}{\text{Συνολικό Κεφάλαιο}}$$

Η εταιρία παρουσιάζει ζημιές στα αποτελέσματα χρήσης για τα έτη που αναλύουμε με συνέπεια να μην είναι δυνατή η ανάλυση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη.

$$\text{Δείκτης οικονομικής μοχλεύσεως} = \frac{\text{Γενικό σύνολο ενεργητικού}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
3,54	3,69	6,15

Η επίδραση από τη χρήση ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της επιχείρησης είναι θετική και επωφελής γι' αυτήν χρόνο με το χρόνο και ειδικά το 2011 που σχεδόν το ποσοστό διπλασιάστηκε.





CITROEN EΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ						
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011						
20η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011) - ΑΡ.Μ.Α.Ε. 23358/01ΑΤ/Β/91/415(06)						
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσό κλειόμενης χρήσεως 2011	Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2010	ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό κλειόμ.	Ποσό προηγ.	
<b>Β. ΕΣΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ</b>	<b>ΑΕ κτήσεως</b>	<b>Αποσ/σεις</b>	<b>Αναπ. Αξία</b>	<b>ΑΕ κτήσεως</b>	<b>Αποσ/σεις</b>	<b>Αναπ. Αξία</b>
4. Λοιπά έσοδα εγκαταστάσεως	8.082.925,15	7.121.695,23	961.229,92	7.460.113,59	6.887.543,27	562.570,32
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>	<b>5.628,74</b>	<b>0,01</b>	<b>5.628,75</b>	<b>5.628,74</b>	<b>0,01</b>	
<b>I. Αποθέματα ακινητοποίησης</b>						
2. Παραρτίσιος & διακόσμ. βιομηχ. ιδιοκτ.	5.628,75	5.628,74	0,01	5.628,75	5.628,74	
<b>II. Ενεργήματα ακινητοποιήσεως</b>						
1. Γήπεδο - Οικόπεδο	1.465.445,07	0,00	1.465.445,07	1.465.445,07	0,00	
3. Κτίρια και τεχνικά έργα	6.626.849,71	5.215.726,07	1.411.123,64	6.784.278,48	5.381.012,93	
4. Μηγ/τα-τεχν. εγκατ. & λοιπ. μηχ. εξοπλ.	856.757,97	811.891,01	43.866,96	841.844,86	789.986,25	
5. Μεταφορικά μέσα	3.015.105,92	1.939.875,34	1.075.230,49	3.010.091,22	1.960.542,09	
6. Έπιπλα & λοιπές εξοπλισμοί	6.042.403,51	5.646.791,07	392.612,44	7.348.828,29	6.956.678,29	
	18.005.562,09	13.617.283,49	4.388.278,59	19.461.287,92	15.067.219,56	
<b>Σύνολο ακινητοποιήσεων (I+II)</b>	<b>18.011.190,83</b>	<b>13.622.912,23</b>	<b>4.388.278,60</b>	<b>19.456.916,67</b>	<b>15.092.848,30</b>	<b>4.384.068,37</b>
<b>III. Στιμ/χ/ές &amp; άλλες μακροπρ. χρημ/κές απαιτήσεις</b>						
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			272.219,62		272.219,62	
<b>Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (I+II+III)</b>	<b>4.660.498,22</b>		<b>4.636.287,99</b>		<b>4.636.287,99</b>	
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>I. Αποθέματα</b>						
1. Εισηγρήματα			8.942.484,01		10.726.293,92	
5. Προκ/λες για αγορές αποθεμάτων			13.636.774,52		23.126.249,28	
			22.579.258,53		33.852.543,20	
<b>II. Αποβιώσεις</b>						
1. Παράτες			11.461.327,32		6.361.109,21	
2. Προγράμματα εσωπρακτά						
- Χαρτοφυλάκιο						
- Στιμ/χ/ές & άλλες μακροπρ. χρημ/κές απαιτήσεις	169.961,25			278.841,18	278.841,18	
3α. Επιταγές εισπρακτέες	120.274,34			290.235,59	290.235,59	
11. Χρεώστες διάφοροι			1.466.828,88		3.319.458,70	
12. Λογαριασμοί διαχειριστικής προκ/λίν & πιστώσεων			3.057,78		2.749,20	
			17.850.921,51		10.938.897,09	
<b>IV. Διευθετήματα</b>						
1. Ταμείο			506.343,21		5.743,38	
3. Καταθέσεις φίλων & προθεσμίας			6.065.837,78		17.897,72	
			6.571.180,99		23.641,10	
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔI+ΔII+ΔIV)</b>	<b>47.000.481,03</b>		<b>47.000.481,03</b>		<b>44.815.081,39</b>	
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΙ</b>						
1. Έσοδα επόμενων χρήσεων			887.759,63		365.529,65	
2. Έσοδα προηγούμενων χρήσεων			1.853,57		29.244,38	
3. Λοιποί μεταβ/τικοί λογ/μοί ενεργητικού			192.120,00		95.040,00	
			881.733,20		459.814,03	
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (B+Γ+Δ+E)</b>	<b>63.503.922,37</b>		<b>63.503.922,37</b>		<b>60.473.747,91</b>	
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΣΕΩΣ ΧΡΕΣΤΙΚΟΙ</b>						
1. Αλλάξιμα περιουσιακά στοιχεία			0,31		0,31	
2. Χρεωστικοί λογαρ. εγγυημένων & εμπτρ. ασφαλειών			18.800.623,66		21.492.372,77	
4. Λοιποί λογαριασμοί τόξεως			1.030.481,18		1.030.480,42	
			19.831.105,15		22.522.853,50	
<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ της 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011 (1 Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου 2011)</b>						
<b>I. Αποθελόμενα εκμεταλλεύσεως</b>						
Κύριος εργασιών (πυλώνες)			47.931.492,88		79.182.212,77	
Μείον: Κόστος πωλήσεων			39.784.320,86		64.334.891,00	
Μείον: Κόστος παγιώσεων			8.147.172,02		14.847.321,77	
Μείον: Άλλα έσοδα εκμετ/σεως			2.324.942,27		2.227.894,70	
<b>Σύνολο</b>			10.472.014,29		17.075.316,47	
<b>MEION:</b>						
1. Έσοδα διοικητικής λειτουργίας			3.867.523,71		3.940.348,69	
3. Έσοδα λειτουργίας διευθετήσεως			10.833.298,67		14.700.812,38	
<b>Μερίκι αποθέματα (ημίεσι) εκμεταλλεύσεως</b>						
<b>ΠΑΘΗΤΟΝ 4:</b> Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα			10.327,18		1.857,31	
<b>Μείον:</b> 3. Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έσοδα			1.821.569,92		1.212.011,05	
<b>Ολική αποθέματα (ημίεσι) εκμεταλλεύσεως</b>						
<b>II. ΠΑΘΗΤΟΝ: Έκτακτα αποθέματα</b>						
1. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα			193,16		720,37	
2. Έκτακτα κέρδη			1.133.614,03		23.029,46	
			1.133.807,19		23.749,83	
<b>Μείον:</b> 1. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα			6.413,83		5.108,44	
2. Έκτακτα κέρδη			46.746,06		95.498,46	
			53.159,89		1.009.647,30	
<b>Οργανικά και έκτακτα αποτίμινα (ημίεσι)</b>						
<b>ΜΕΙΟΝ:</b> Σύνολο αποβιώσεων παγιών στοιχείων			810.924,09		767.745,81	
<b>ΜΕΙΟΝ:</b> Οι από αυτές ενσωματώνονται στο λειτουργ. κόστος			810.924,09		767.745,81	
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (ημίεσι) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων</b>			<b>(4.959.383,93)</b>		<b>(2.502.480,65)</b>	
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων</b>						
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων</b>						





Main financial statement table for ΛΑΙΟΣ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ. Includes sections for ΕΚΔΕΛΤΑΙΕΣΕΙΣ, ΠΑΡΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΔΕΛΤΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΠΑΡΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΤΑΧΗΡΗΣΕΩΝ, and ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΕΙΞΕΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ. Lists various income and expense items with amounts for 2009 and 2008.





## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως διαπιστώσαμε από την ανάλυση των αριθμοδεικτών από το 2009 μέχρι και το 2011 βλέπουμε μια ελαφρώς διαφοροποιημένη κατάσταση της Citroen από την Peugeot μολονότι ανήκουν στον ίδιο όμιλο. Η Peugeot φαίνεται να είναι σε μία πιο δυσμενή θέση καθώς οι υποχρεώσεις της δεν μπορούν να καλυφθούν εύκολα. Υπάρχει μεγάλη δανειακή επιβάρυνση δίχως τη σωστή επένδυση των δανειακών κεφαλαίων και κατ'επέκταση δεν χρησιμοποιούνται σωστά τα ίδια Κεφάλαια.

Απο χρονιά σε χρονιά ο κύκλος εργασιών είναι όλο και μικρότερος σαν λογική εξέλιξη των οικονομικών καταστάσεων σε όλη την Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως με όλο το βιομηχανικό κλάδο να προσπαθεί να ανταπεξέλθει στην οικονομική κρίση με πρώτο αποδέκτη τον καταναλωτή ο οποίος λόγω της οικονομικής στενότητας αφήνει στην άκρη τα είδη πολυτελείας όπως είναι τα ΙΧ ώστε να μπορέσει να καλύψει τις βασικές του ανάγκες.

Η εταιρία που εξετάζουμε φαίνεται να έχει πληγεί από αυτήν την κατάσταση προσπαθώντας να σταθεί αντάξια των περιστάσεων λιγότερο με πωλήσεις καινούργιων μοντέλων και περισσότερο με πωλήσεις ανταλλακτικών κάτι που φαίνεται από την ταχύτητα κίνησης των αποθεμάτων.

Είναι από τους λίγους δείκτες της εταιρίας που φαίνεται να κινείται σε ικανοποιητικά όρια καθώς η γενική της εικόνα δεν συμβαδίζει με εκείνη που προυπήρχε μιας καινοτόμας επιχείρησης αυτοκινήτων προσιτή προς τον καταναλωτή που μπορούσε κερδοφόρα να ανταγωνίζεται άλλες αυτοκινητοβιομηχανίες και να αποκτά το κοινό που θα τη στήριζε αγοράζοντας τα προϊόντα της.

Επίσης παρατηρούμε την αδυναμία είσπραξης των απαιτήσεων έτσι δεν υπάρχει ρευστότητα με συνέπεια των περισσότερων δανείων. Η εταιρία θα πρέπει να δώσει προσοχή στον τρόπο που χρησιμοποιεί τα ξένα κεφάλαια ώστε αυτά να τη βοηθήσουν να βγει απ τη δύσκολη θέση και να την επαναφέρουν στα κέρδη με νέα πιο προσιτά προϊόντα που θα έχουν ανταπόκριση απ το κοινό.

Η άλλη εταιρία του ομίλου η Citroen σύμφωνα με τον δείκτη γενικής ρευστότητας φαίνεται να μην αντιμετωπίζει μεγάλο πρόβλημα στη ρευστότητα της κάτι που δείχνει ότι μπορεί να κάνει κινήσεις σε βραχυχρόνιες υποχρεώσεις που έχει.

Οι πωλήσεις της είναι ανάλογες του γενικού κλίματος που επικρατεί με μείωση κάθε χρόνο αλλά και χαμηλότερη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων της κάτι που φαίνεται από τον αριθμοδείκτη ειδικά το 2011. Και εδώ φαίνεται να υπάρχει υπερεπένδυση όχι ανάλογη των απαιτήσεων με όλο και περισσότερη δανειακή επιβάρυνση.

Οι αριθμοδείκτες βιωσιμότητας και δραστηριότητας αποτελούν ενδεικτικό στοιχείο της κατάστασης της επιχείρησης καθώς φαίνεται να μην γίνεται σωστή χρήση των Ιδίων κεφαλαίων, έτσι πρέπει να δωθεί μεγάλη προσοχή στον τομέα διαχείρισης των πόρων της επιχείρησης.

Απο αυτούς τους τομείς ανάλυσης όπως προείπαμε επηρεάζεται μεγάλο μέρος των στελεχών των εταιριών όπως οι μέτοχοι και το εργατικό δυναμικό. Ο όμιλος με τα στοιχεία αυτά σίγουρα δεν μπορεί στηρίζεται μόνο στην καλή διάθεση των μελών του πόσο μάλλον όταν κλείνει εργοστάσια δανείζεται περισσότερο και αποσύρει μετοχές.

Μία κατεύθυνση προσέγγισης προς τον οικονομικά ασθενέστερο καταναλωτή αλλά και μια πιο συστηματική χρησιμοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων είτε Ιδίων είτε ξένων κεφαλαίων μπορεί να βοηθήσουν στην ανάκαμψη.

Σίγουρα οι αριθμοδείκτες δείχνουν την κατάσταση στην παρούσα φάση αλλά μπορούν επίσης να δείξουν εξόδους διαφυγής από μια δύσκολη θέση τρόπους δράσης και επικέντρωση σε θέματα που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης όπως και το ποιοι μπορούν να συνδράμουν και με τι μέσα που μπορεί να είναι οικονομικά αλλά και καινούργιες ιδέες και προτάσεις.



## **ΒΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Βιβλία**

**Νιάρχου Ν, Χρηματοοικονομική ανάλυση εκδ. Σταμούλη, Α.Ε  
Αθήνα 2004**

**Παπάς Α., Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Λογιστική Εκδόσεις  
Μπένου, Αθήνα 2004**

**Κάντζος Κ., Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Εκδόσεις  
Interbooks, 3η Έκδοση, Αθήνα 2002**

### **Εφημερίδες**

**Επενδυτής(ηλεκτρονική παράθεση από [naftemporiki.gr](http://naftemporiki.gr))  
Το Βήμα**

### **Ιστοσελίδες**

**[www.capital.gr](http://www.capital.gr)**

**[www.taxheaven.gr](http://www.taxheaven.gr)**

**[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)**

**[www.psem.gr](http://www.psem.gr)**

**[www.bizhelp365.gr](http://www.bizhelp365.gr)**

**[www.tovima.gr](http://www.tovima.gr) (Οι 10 σημαντικότεροι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες)**