



ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

# **ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ - ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:

ΤΑΠΕΙΝΟΥ ΑΝΘΗ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:  
ΒΑΣΙΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΠΑΤΡΑ, 2018

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία και αποτελεί από την αρχαιότητα την ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας. Η φύση της ναυτιλίας έχει διεθνή χαρακτήρα, τον οποίο διέπουν συγκεκριμένοι κανονισμοί και συμβάσεις. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρουσιάζουν έντονη ιδιομοφία και διαφοροποιούνται σημαντικά από τις επιχειρήσεις των υπόλοιπων κλάδων. Σε αντίθεση με τις άλλες επιχειρήσεις οι ναυτιλιακές λαμβάνουν τις αποφάσεις τους σε διεθνές επίπεδο, οι πόροι και τα κεφάλαια τους αντλούνται από τη διεθνή χρηματαγορά και επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα πολιτικο-οικονομικά γεγονότα που συμβαίνουν σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Εξαιτίας λοιπόν αυτών των ιδιομορφιών η λογιστική, χρηματοοικονομική αλλά και η φορολογική αντιμετώπιση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφέρει. Για τον λόγο αυτό, στην πτυχιακή αυτή εργασία αναλάβαμε να μελετήσουμε και να παρουσιάσουμε το ισχύον χρηματοοικονομικό, λογιστικό και φορολογικό σύστημα που διέπει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδας.

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας ήταν η εκτενής μελέτη, καταγραφή και ανάλυση της χρηματοοικονομικής, λογιστικής και φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως ορίζει τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα. Ωστε να είναι δυνατή στη συνέχεια, η διεξαγωγή συμπερασμάτων που θα μας βοηθήσουν να αποκτήσουμε ως αναγνώστες, μια ποιο σφαιρική και όσο γίνεται ποιο αντικειμενική άποψη για το οικονομικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας.

Αρχικά στο δεύτερο κεφάλαιο προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε εννοιολογικά με τη βοήθεια ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας, τον όρο της ναυτιλίας γενικά αλλά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ειδικά. Προσπαθήσαμε δηλαδή να αναλύσουμε την δομή, το περιβάλλον και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στη συνέχεια, στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάσαμε την ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας. Μελετήσαμε δηλαδή την εξέλιξη αυτού του κλάδου τις τρεις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, την θέση που κατέχει παγκοσμίως, και επίσης παρουσιάσαμε τον ρόλο που διαδραματίζει ο κλάδος αυτός, στην εθνική οικονομία. Συγκεκριμένα, όπως είδαμε σε αυτό το κεφάλαιο, ανέκαθεν ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελούσε έναν εκ των δύο βασικών πυλώνων της εθνικής οικονομίας. Κάθε χρόνο δισεκατομμύρια ευρώ μπαίνουν στο ταμείο του ελληνικού κράτους από την φορολόγηση της ναυτιλίας. Ενώ η συνεισφορά της στο ΑΕΠ της χώρας αλλά και στην ανάπτυξη κλάδων εξαρτώμενων από αυτή είναι εντυπωσιακή. Εξίσου ισχυρή είναι και η παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στη παγκόσμια οικονομία. Εδώ και δεκαετίες οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις παίζουν σημαντικό ρόλο διεθνώς. Ενώ τα τελευταία χρόνια και παρά τις αντιξοότητες ο ελληνόκτητος στόλος έχει αυξηθεί και ανανεωθεί, κατακτώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως.

Στο τρίτο κεφάλαιο δείξαμε με την βοήθεια εκτενής βιβλιογραφικής έρευνας τον τρόπο λογιστικής παρακολούθησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως ορίζουν τα ελληνικά λογιστικά πρότυπα για τον κλάδο της ναυτιλίας. Για την καλύτερη κατανόηση της ναυτιλιακής λογιστικής αναφέραμε ενδεικτικά τα βιβλία που είναι υπόχρεες να κρατούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και τον

Ναυτιλιακό Λογιστικό Σχέδιο.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύσαμε την χρηματοοικονομική λογιστική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, παρουσιάζοντας οικονομικά εργαλεία όπως ο ισολογισμός, τα αποτελέσματα χρήσης, οι αριθμοδείκτες κλπ.

Στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας παραθέσαμε ενδεικτικά στοιχεία σχετικά με το φορολογικό καθεστώς στο οποίο υπάγονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην χώρα μας.

Στο έκτο κεφάλαιο δώσαμε τα συμπεράσματα μας, όπως αυτά προκύπτουν από την βιβλιογραφική μας έρευνα, και έχουν ως εξής:

- Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 3 σχετικά με την Ναυτιλιακή Λογιστική κατά τα ΕΛΠ, η μη ανάπτυξη ενός Ενιαίου Κλαδικού Σχεδίου (ΕΚΣ) για την παρακολούθηση μιας Ναυτιλιακής Επιχείρησης (ΝΕ), οι διαφορετικές μέθοδοι παρακολούθησης των εσόδων – εξόδων μεταξύ του πλοίου και της ΝΕ (απλογραφικά – διπλογραφικά), η κατοχή μιας ΝΕ υποκαταστημάτων και γραφείων σε άλλα μέρη του κόσμου και η χρήση της λογιστικής συναλλάγματος με πολύπλοκους και αναλυτικούς λογιστικούς χειρισμούς, είναι μερικά από τα εμπόδια που δυσχεραίνουν την παρουσίαση της πραγματικής εικόνας της επιχείρησης αλλά και την σύγκριση της με τις άλλες επιχειρήσεις του κλάδου. Απαιτείται λοιπόν, η εφαρμογή ενός Ενιαίου Κλαδικού Σχεδίου, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ναυτιλιακού κλάδου και το οποίο δεν θα βασίζεται μόνο στα Ελληνικά Πρότυπα, αλλά και θα εναρμονίζεται με τα Διεθνή.
- Στο κεφάλαιο 4, κατά τη μελέτη μας στη Χρηματοοικονομική των ΝΕ κατά τα ΕΛΠ, είδαμε πως τόσο οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ισολογισμού και της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης, όσο και οι χρηματοοικονομικοί δείκτες, δεν παρουσιάζουν σημαντική διαφορά από τους αντιστοιχούς για τις επιχειρήσεις άλλων κλάδων. Θα πρέπει ωστόσο να αναφέρουμε πως για την σωστή χρηματοοικονομική ανάλυση μιας επιχείρησης, σημαντικό ρόλο παίζει η λογιστική παρακολούθηση. Αν η λογιστική παρακολούθηση γίνεται σωστά, τότε τα χρηματοοικονομικά εργαλεία μπορούν να μας παρέχουν έγκυρες πληροφορίες.
- Στο κεφάλαιο 5, κατά τη μελέτη του συστήματος φορολόγησης των ΝΕ στην Ελλάδα, είδαμε πως κριτήριο για το που και πως θα φορολογηθεί μια ΝΕ είναι η σημαία νηολόγησης της και το είδος της. Όπως έχει αναφέρουμε στη συνέχεια, η ελληνική σημαία είναι από τις πρώτες σε επιλογή σημαίες νηολόγησης πλοίων και σε συνδυασμό με τις φορολογικές απαλλαγές – κίνητρα που προσφέρει το κράτος στις ΝΕ, συμπεραίνουμε πως το ισχύον φορολογικό σύστημα ελκύει τέτοιου είδους επιχειρήσεις. Ωστόσο, τα οικονομικά προβλήματα της χώρας την τελευταία δεκαετία, το κλίμα αβεβαιότητας και το ασταθές φορολογικό σύστημα δεν άφησαν ανεπηρέαστο και τον ναυτιλιακό κλάδο, ο οποίος όπως και οι υπόλοιποι κλάδοι επωμίζεται τα φορολογικά βάρη και τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	2
Κεφάλαιο 1ο .....	6
1.1 Εισαγωγή .....	6
1.2 Σκοπός και στόχοι της εργασίας.....	6
1.3 Δομή της εργασίας.....	6
Κεφάλαιο 2ο .....	7
2.1 Η έννοια της ναυτιλίας.....	7
2.2.2 Ναυτιλιακή βιομηχανία.....	8
2.2.3 Το περιβάλλον λειτουργίας των Ναυτιλικών Επιχειρήσεων .....	9
2.2.4 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	10
2.3 Ιστορική αναδρομή.....	11
2.4 Η ελληνική ναυτιλία σήμερα .....	12
2.5 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία .....	16
2.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου .....	19
Κεφάλαιο 3ο .....	20
3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ.....	20
3.1 Η έννοια της ναυτιλιακής λογιστικής.....	20
3.2 Βοηθητικά βιβλία ναυτιλιακής λογιστικής.....	21
3.3 Ανάλυση σημαντικών εννοιών.....	22
3.4 Η ελληνική ναυτιλιακή λογιστική.....	23
3.4.1 Το Ελληνικό Ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο.....	23
3.4.1.1 Ομάδα 1η : Πάγιο ενεργητικό.....	23
3.4.1.2 Ομάδα 2η: Αποθέματα.....	24
3.4.1.3 Ομάδα 3η: Απαιτήσεις και Διαθέσιμα.....	26
3.4.1.4 Ομάδα 4η: Καθαρή θέση-Προβλέψεις-Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.....	27
3.4.1.5 Ομάδα 5η: Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις .....	28
3.4.1.6 Ομάδα 6η: Οργανικά έξοδα κατά είδος .....	29
3.4.1.7 Ομάδα 7η: Οργανικά έσοδα κατά είδος.....	31
3.4.1.8 Ομάδα 8η: Λογαριασμοί αποτελεσμάτων .....	32
3.4.1.9 Ομάδα 9η:Σχέδιο λογαριασμών της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως	33
3.4.1.10 Ομάδα 10η: Λογαριασμοί τάξεως.....	33
3.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου .....	36
Κεφάλαιο 4ο .....	38
4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	38
4.1 Η έννοια της χρηματοοικονομικής.....	38
4.2 Η έννοια του κέρδους.....	38
4.2.1 Κατάσταση ΑποτελεσμάτωνΧρήσης(ΚΑΧ).....	39
4.2.2 Ισολογισμός.....	40
4.2.3 Πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων.....	45
4.2.4 Κατάσταση ταμειακών ροών.....	46
4.3 Αριθμοδείκτες.....	47
4.3.1 Χρησιμότητα των αριθμοδεικτών .....	48
4.3.2 Περιορισμοί Αριθμοδεικτών .....	48
4.3.3 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών .....	48
4.3.3.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας(Νιάρχου Ν. Α.,2004).....	49
4.3.3.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας(Νιάρχου Ν. Α.,2004).....	50
4.3.3.3 Αριθμοδείκτες Απόδοσης(Νιάρχου Ν. Α.,2004).....	51
4.3.3.4 Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίου (Νιάρχου Ν. Α.,2004).....	54
4.3.3.5 Επενδυτικοί αριθμοδείκτες (Νιάρχου Ν. Α.,2004).....	55
4.4 Ανασκόπηση κεφαλαίου .....	57

Κεφάλαιο 5ο .....	58
5.1 Ν.Δ 2687/53: <<Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού>> .....	58
5.2 Νόμος 27/1975.....	59
5.2.1 Ημεδαπές και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες υπό ελληνική σημαία .....	59
5.2.2 Αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες υπό ελληνική ή ξένη σημαία .....	62
5.2.3 Φορολόγηση πλοίων υπό σημαία Ε.Ε.....	62
5.2.4 Φορολόγηση των Διαχειριστριών Εταιρειών Πλοίων.....	64
5.2.5 Φορολόγηση Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α).....	64
5.3 Φορολογικές απαλλαγές τουριστικών πλοίων. ....	65
5.4 Φορολόγηση και ασφαλιστικές εισφορές Ναυτικών. ....	65
5. 5 Πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις.....	66
5.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου .....	69
Κεφάλαιο 6ο .....	69
6.1 Εισαγωγή.....	69
6.2 Σκοπός και στόχοι της εργασίας.....	69
6.3 Συμπεράσματα.....	70
Βιβλιογραφία .....	70

## Κεφάλαιο 1ο

### 1.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία και αποτελεί από την αρχαιότητα την ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας. Η φύση της ναυτιλίας έχει διεθνή χαρακτήρα, τον οποίο διέπουν συγκεκριμένοι κανονισμοί και συμβάσεις. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρουσιάζουν έντονη ιδιομοφία και διαφοροποιούνται σημαντικά από τις επιχειρήσεις των υπόλοιπων κλάδων. Σε αντίθεση με τις άλλες επιχειρήσεις οι ναυτιλιακές λαμβάνουν τις αποφάσεις τους σε διεθνές επίπεδο, οι πόροι και τα κεφάλαια τους αντλούνται από τη διεθνή χρηματαγορά και επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα πολιτικο-οικονομικά γεγονότα που συμβαίνουν σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Εξαιτίας λοιπόν αυτών των ιδιαιτεροτήτων η λογιστική, χρηματοοικονομική αλλά και η φορολογική αντιμετώπιση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφέρει. Για τον λόγο αυτό, στην πτυχιακή αυτή εργασία αναλαμβάνουμε να μελετήσουμε και να παρουσιάσουμε το ισχύον χρηματοοικονομικό, λογιστικό και φορολογικό σύστημα που διέπει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδας.

### 1.2 Σκοπός και στόχοι της εργασίας

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η εκτενής μελέτη, καταγραφή και ανάλυση της χρηματοοικονομικής, λογιστικής και φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως ορίζει τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα. ώστε να είναι δυνατή στη συνέχεια, η διεξαγωγή συμπερασμάτων που θα μας βοηθήσουν να αποκτήσουμε ως αναγνώστες, μια ποιο σφαιρική και όσο γίνεται ποιο αντικειμενική άποψη για το οικονομικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας.

### 1.3 Δομή της εργασίας

Αρχικά στο δεύτερο κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε εννοιολογικά με τη βοήθεια ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας, τον όρο της ναυτιλίας γενικά αλλά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ειδικά. Θα προσπαθήσουμε δηλαδή να αναλύσουμε την δομή, το περιβάλλον και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στη συνέχεια, στο ίδιο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας. Θα μελετήσουμε δηλαδή την εξέλιξη αυτού του κλάδου τις τρεις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, την θέση που κατέχει παγκοσμίως, και επίσης θα παρουσιάσουμε τον ρόλο που διαδραματίζει ο κλάδος αυτός, στην εθνική οικονομία.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε με την βοήθεια εκτενής βιβλιογραφικής έρευνας τον τρόπο λογιστικής παρακολούθησης και της χρηματοοικονομικής ανάλυσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως ορίζουν τα ελληνικά λογιστικά πρότυπα για τον κλάδο της ναυτιλίας. Για την καλύτερη κατανόηση της ναυτιλιακής λογιστικής θα αναφέρουμε ενδεικτικά τα βιβλία που είναι υπόχρεες να κρατούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και τον Ναυτιλιακό Λογιστικό Σχέδιο. Ενώ όσον αφορά τη χρηματοοικονομική θα αναλύσουμε τις διαφορές του παρουσιάζοντας οικονομικά εργαλεία όπως ο ισολογισμός, τα αποτελέσματα χρήσης, οι αριθμοδείκτες κλπ.

Στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας θα παραθέσουμε ενδεικτικά στοιχεία σχετικά

με το φορολογικό καθεστώς στο οποίο υπάγονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην χώρα μας.

Στο έκτο κεφάλαιο δίνονται τα συμπεράσματα μας, όπως αυτά προκύπτουν από την βιβλιογραφική μας έρευνα.

## Κεφάλαιο 2ο

### 2.1 Η έννοια της ναυτιλίας

Ναυτιλία καλείται το σύνολο εκείνων των μεθόδων, διαδικασιών και ενεργειών που εφαρμόζονται με το σκοπό, να ταξιδέψει -τάχιστα και ασφαλώς-ένα σκάφος από τη μια μεριά της γης στην άλλη.Η ναυτιλία είναι επιστήμη και τέχνη.Με την γνώση αυτής, βρίσκουμε το στίγμα (θέση) μας και ορίζουμε την πορεία μας στην θάλασσα.Από την αρχαιότητα η θάλασσα αποτέλεσε το μέσο επαφής των λαών και συνέβαλε στην ανταλλαγή αγαθών, στην προώθηση πνευματικών ιδεών και στην ανάπτυξη του πολιτισμού.Οι θαλασσινοί δρόμοι έδωσαν σύντομα τεράστιες δυνατότητες επικοινωνίας. Η ναυτιλία χωρίζεται σε δύο βασικές κατηγορίες:

#### 1.Ακτοπλοΐα :

Στην ακτοπλοΐα, για να βρεθεί το στίγμα ενός σκάφους,θα πρέπει να βασιστούμε σε παρατηρήσεις φυσικών ή τεχνητών καταφανών σημείων της στεριάς.Ως φυσικά βοηθήματα λαμβάνονται κάβοι, οικισμοί, χαρακτηριστικά κτίρια, κορυφές βουνών κλπ. Ως τεχνητά βοηθήματα λαμβάνονται οι φάροι και διάφορα άλλα ειδικά σημάδια ή σχήματα που θα αναφέρουμε παρακάτω.

#### 2. Ωκεανοπλοΐα:

**Στην περίπτωση αυτή επειδή η οπτική επαφή με την στεριά χάνεται για μεγάλο χρονικό διάστημα, για τον υπολογισμό του στίγματος χρησιμοποιείται συνήθως ο ήλιος και τα άστρα ή ραδιοβοηθήματα και δορυφορικά ηλεκτρονικά βοηθήματα.**

### 2.2 Ο επιχειρηματικός κλάδος της ναυτιλίας

Ως επιχείρηση ορίζεται η κάθε αυτοτελής οικονομική μονάδα,η οποία οργανώνει τους παραγωγικούς συντελεστές της και διαχειρίζεται τις συναλλαγές της με σκοπό το μέγιστο δυνατό κέρδος.Χαρακτηριστικά γνωρίσματα μιας επιχείρησης είναι:

- η οικονομική αυτοτέλεια μιας μονάδας με μόνιμο συνδυασμό συντελεστών

παραγωγής

- η διαμόρφωση της σε ορισμένο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον
- και τέλος η παραγωγή της απευθύνεται σε άγνωστο καταναλωτικό κοινό.

### 2.2.1 Δομή ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η δομή που συναντάμε στους Ναυτιλιακούς Ομίλους Επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων με παγκόσμια δραστηριότητα είναι συγκεκριμένη και διαφέρει από την δομή των επιχειρήσεων άλλων κλάδων. Επίσης θα πρέπει να τονίσουμε πως χρησιμοποιούμε τον όρο <<ελληνικών συμφερόντων>> και όχι <<ελληνικός>> Όμιλος Επιχειρήσεων ώστε να συμπεριλάβουμε όλες τις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις ανεξαρτήτου σημαίας, οι οποίες στην πράξη είναι ελληνικών συμφερόντων και οι εγκαταστάσεις τους είναι στην Ελλάδα. Αντίστοιχα, όταν λέμε <<ναυτιλιακή επιχείρηση>> αναφερόμαστε σε έναν Όμιλο Επιχειρήσεων και όχι σε μια μεμονωμένη εταιρία.

Κάθε πλοίο είναι μια εταιρία, η οποία ως αυτόνομη οικονομική οντότητα δρα εντός των πλαισίων του ομίλου και προς συμφέρον αυτού. Ένας πλοιοκτήτης έχει τόσες νομικά εταιρείες όσα σε αριθμό είναι και τα πλοία του συν μια ακόμη, η οποία είναι η διαχειρίστρια εταιρεία του Ομίλου. Η διαχειρίστρια εταιρεία είναι υπεύθυνη για την διαχείριση των πλοίων των πλοιοκτητριών εταιρειών του Ομίλου έναντι αμοιβής. Συχνά σε έναν Ναυτιλιακό Όμιλο, περιέχεται και μια εταιρεία που ασχολείται αποκλειστικά με τις ταμειακές εισροές – εκροές του Ομίλου, αλλά και μια ή περισσότερες εταιρείες που κατέχουν το μετοχικό κεφάλαιο ορισμένων ή όλων των πλοιοκτητριών εταιρειών του Ομίλου.

### 2.2.2 Ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι το σύνολο των τομέων, οι οποίοι διαχωρίζονται ανάλογα με τους τύπους των πλοίων, των οποίων τα φορτία μεταφέρουν:

#### · Χύδην φορτηγός ναυτιλία

Φορτία που διακινούνται στις θαλάσσιες οδούς και χωρίζονται σε :ξηρά, υγρά και επικίνδυνα φορτία.

Ξηρά φορτία: θεωρούνται όσα μεταφέρουν δημητριακά, μεταλλεύματα, βωξίτη, αλουμίνιο, γαϊάνθρακα, φυσικά φωσφάτα. Αλλά και μαγγάνιο, μαγνήσιο, αλάτι, θειάφι, τσιμέντο, σογιάλευρα, ζάχαρη κλπ.

Υγρά φορτία: είναι εκείνα που μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου (βενζίνη, κηροζίνη, άσφαλτο κλπ), υγροποιημένα αέρια (μεθάνιο, προπάνιο, βουτάνιο κλπ), χημικά φορτία και φυτικά έλαια.

## 2. Ναυτιλία τακτικών γραμμών

Τα πλοία αυτά μπορούν να μεταφέρουν συγχρόνως πολλά διαφορετικά φορτία. Στα γενικά φορτία περιλαμβάνονται αγαθά υψηλής αξίας ή ευαισθησίας που απαιτούν ειδική μεταφορική υπηρεσία, στην οποία ο ιδιοκτήτης πληρώνει συνήθως προκαθορισμένο ναύλο. Οι υπηρεσίες αυτές μεταφέρουν φορτία σε γνωστούς προγενέστερα χρόνους αναχώρησης και άφιξης, σε προκαθορισμένους θαλάσσιους δρόμους και ναύλους. Οι εταιρείες των τακτικών γραμμών οφείλουν να τηρούν το χρονοδιάγραμμα, ανεξάρτητα από την ζήτηση. Αυτό το είδος ναυτιλίας εστιάζει στην αξιοπιστία, την ταχύτητα και την ποιότητα που παρέχει.

Η διάκριση των γενικών φορτίων γίνεται με βάση τον χειρισμό και την φόρτωσή



τους .Οι βασικότεροι τρόποι χειρισμού και μεταφοράς των γενικών φορτιών είναι:

- Χαλαρό φορτίο:** τα αντικείμενα φορτώνονται και στοιβάζονται χωριστά.
- Κιβωτοποιημένο φορτίο:** τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια.
- Φορτίο σε παλέτες:** πακετάρισμα του φορτίου σε παλέτες.
- Σαμπανιασμένο φορτίο:** μικρά τεμάχια δεμένα, τα οποία σχηματίζουν πακέτα ίδιου μεγέθους.
- Υγρό φορτίο:** φορτίο σε υγρή μορφή, μεταφερόμενο σε δεξαμενές, βαρέλια ή εμπορευματοκιβώτια.
- Φορτίο μεταφερόμενο σε ψυγεία:** ευπαθή φορτία μεταφερόμενα σε συνθήκες ψύξης ή κατάψυξης.
- Βαρέο και δυσκολοχείριστο φορτίο:** φορτία μεγάλου όγκου με δυσκολίες στοιβασίας.

### 3. Επιβατηγός Ναυτιλία

Σε αυτόν τον τομέα η ζήτηση εμφανίζεται ως παράγωγος και ως πρωτογενής. Η διαφοροποίηση του σκοπού της ζήτησης και η διάκριση των επιμέρους τομέων της επιβατηγού ναυτιλίας οδηγούν στη διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται ανά περίπτωση.

#### 2.2.3 Το περιβάλλον λειτουργίας των Ναυτιλικών Επιχειρήσεων

Εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί σε πολύπλοκο και δυναμικό περιβάλλον. Η ναυτιλιακή επιχείρηση βρίσκεται σε αμφίδρομη σχέση με το περιβάλλον της, αφού καθορίζεται από αυτό και παράλληλα το καθορίζει. Η μορφή ανταγωνισμού της ναυτιλιακής βιομηχανίας (ως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία) με τον οποίο έρχονται αντιμέτωπες οι επιχειρήσεις ανάλογα των αγορών που συμμετέχουν, διαφέρει. Δηλαδή οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης πρέπει να εκτιμήσουν τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο, το ανταγωνιστικό πλαίσιο, αλλά και να ελέγξουν τους πόρους και τις ικανότητες που διαθέτουν. Δηλαδή πρέπει να εκτιμήσουν το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον.

Ως **εξωτερικό περιβάλλον** λογίζονται όλες εκείνες οι δυνάμεις που επηρεάζουν την επιχείρηση, οι οποίες βρίσκονται έξω από αυτή και διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο θα λειτουργήσει. Οι παράγοντες που επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης μπορεί να είναι οι σχέσεις των κρατών, η παγκόσμια οικονομική - κοινωνική κατάσταση, το επίπεδο της τεχνολογίας κλπ. Μια δυσμενής μεταβολή ενός μονάχα παράγοντα του εξωτερικού περιβάλλοντος μπορεί να δημιουργήσει αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης.

Άλλοι παράγοντες που μπορούν να επιδράσουν στην λειτουργία μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι το θεσμικό πλαίσιο δραστηριοποίησης των πλοίων και των επιχειρήσεων, οι σημαίες των πλοίων κατάσταση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η ρευστότητα που διαθέτουν.

Ακόμη, για την ανάλυση του περιβάλλοντος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, πρέπει να εξεταστούν οι αγορές ναυπηγήσεων, μεταχειρισμένων πλοίων, διαλύσεων

πλοίων, οι ναυλαγορές και τα επίπεδα αυτών. Έτσι, μπορούν να καθοριστούν τα επίπεδα προσφοράς και ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών.

Τέλος ως **άμεσο περιβάλλον** μιας ναυτιλιακής επιχείρησης θεωρούνται οι πελάτες, οι προμηθευτές, οι ανταγωνιστές και το ανθρώπινο δυναμικό της, όπως των επιχειρήσεων και των άλλων κλάδων.

#### 2.2.4 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας για αυτό η ανάλυση της αποτελεί μια δαιδαλώδες διαδικασία. Τα χαρακτηριστικά διαφοροποίησης της από τις λοιπές είναι:

- **Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των αγορών**

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αντλεί τους συντελεστές παραγωγής και προσφέρει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμια βάση. Σχετικά με τους συντελεστές παραγωγής, μια πλοιοκτήτρια εταιρεία δύναται να αναζητήσει το φθηνότερο ναυτεργατικό δυναμικό από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, με σκοπό την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους (φθάνει να μην υπάρχουν περιορισμοί από την σημαία του πλοίου της, από την οποία παρέχεται η δυνατότητα επιλογής), ενώ συγχρόνως εξαιτίας των υψηλών κεφαλαιουχικών απαιτήσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις των περισσότερων κλάδων, απευθύνονται κυρίως στην διεθνή αγορά κεφαλαίου αντί της εθνικής.

- **Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας**

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτουν παράγωγο ζήτηση. Δηλαδή, σε περιόδους ύφεσης ή αρνητικής οικονομικής διαταραχής από πλευρά ζήτησης, μεταβάλλεται και η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες που έχει ως αποτέλεσμα τις διακυμάνσεις των ναύλων στις ναυλαγορές και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για τον λόγο αυτό οι ναυτιλιακές εταιρείες ακολουθούν ισορροπημένη στρατηγική όσον αφορά τις ναυλώσεις ώστε να δημιουργείται ένα χαρτοφυλάκιο τέτοιο που θα αξιοποιεί την συγκυρία μειώνοντας τους κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν σε περίπτωση πτώσης της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών.

- **Οι προβλέψεις**

Όπως προαναφέραμε τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων επηρεάζονται από πολλούς απρόβλεπτους συχνά παράγοντες. Για τον λόγο αυτό η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν μπορεί να υπολογίσει την μακροχρόνια πορεία της, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τους κινδύνους που μπορούν να προκύψουν σχετικά με τις επενδυτικές αποφάσεις της επιχείρησης.

- **Απόσταση παραγωγικής μονάδας – γραφείου**

Η παραγωγική μονάδα κάθε πλοίου (ναυτιλιακής επιχείρησης) βρίσκεται μακριά από την έδρα του. Αυτό δημιουργεί περιορισμούς στην διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και διαφοροποιεί την οργάνωση και την διοίκηση τους.

- **Συνύπαρξη και ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών**

Στον κλάδο της ναυτιλίας οι επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να λειτουργήσουν, να συνυπάρξουν και φυσικά να ανταγωνιστούν αντίστοιχες επιχειρήσεις διαφορετικού μεγέθους, με διαφορετική οργανωτική και διοικητική δομή και με διαφορετική συχνά τακτική, στρατηγική και πολιτική.

· **Στρατηγικές που οδηγούν σε άμεσες αποδόσεις**

Συχνά, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές και τα πωλούν όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές. Οι αποφάσεις σχετικά με την πώληση και την διάρκεια ναύλωσης των πλοίων καθορίζουν την επιτυχία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

· **Ευελιξία στην αντιμετώπιση των συνθηκών της αγοράς**

Όπως έχουμε αναφέρει οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επηρεάζονται από περιόδους ύφεσης ή άλλων αρνητικών οικονομικών διαταραχών. Σε περιόδους ύφεσης οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δύνανται να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη με αλλαγή της σημαίας, του ναυτεργατικού της στόλου, με μείωση της ταχύτητας του πλοίου κλπ μέχρι να ανακάμψει και πάλι η αγορά.

### 2.3 Ιστορική αναδρομή

Η ελληνική ναυτιλία γεννήθηκε μεταξύ ιστίων και ατμού, τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια του 19ου αιώνα. Συγκεκριμένα, το 1828 δρομολογήθηκε το πρώτο ταχυδρομικό πλοίο, που μετέφερε μεταξύ άλλων επιβάτες και εμπορεύματα. Ταυτόχρονα, η συγκοινωνία ανάμεσα στις παράλιες περιοχές γίνονταν με υποτυπώδη μέσα. Αντίστοιχα, το 1833 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη για μεταφορά ταχυδρομείου και επιβατών στο εξωτερικό. Τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" του Φεράλδη εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ:

Ναυπλίου – Μασσαλίας,  
Ναυπλίου – Τεργέστης,  
Ναυπλίου – Αλεξάνδρειας,  
Ναυπλίου – Σμύρνης

Το 1837 την θέση των "ταχύπλων ιστιοφόρων" πήραν τα γαλλικά ατμόπλοια. Στη συνέχεια, μετά από αρκετές συμβάσεις της ελληνικής κυβέρνησης με ξένες εταιρείες αποφασίσθηκε το 1856 η σύσταση της <<ελληνικής ατμοπλοϊκής Εταιρείας>>.

Το διάστημα 1830 – 1852, τις θαλάσσιες συγκοινωνίες εκμεταλλεύονταν ξένες εταιρείες, ενώ έγιναν προσπάθειες από ιδιώτες και την Εθνική Τράπεζα, για ίδρυση ατμοπλοϊκών εταιριών, που θα εκμεταλλεύονταν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες καθώς και τις συγκοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου.

Την δεκαετία του 1930 η Ελλάδα βρίσκεται στη 10η θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.χ. Ο ελληνικός στόλος μετέφερε κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Ωστόσο, εξαιτίας της κρίσης στην διεθνή ναυλαγορά την δεκαετία εκείνη, το 22% των ελληνικών πλοίων έμειναν δεμένα στα λιμάνια. Παρά την κρίση όμως, οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι την συγκυρία και την υποτίμηση της αξίας των πλοίων αγόραζαν νέα. Ενώ για να αποφύγουν την πτώση των ναύλων στράφηκαν στα πλοία ξένης σημαίας, τη σημαία ευκολίας.

Το 1939 ιδρύεται ο πρώτος ελληνικός οργανισμός ναυτασφάλισης υπο την ηγεσία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Την ίδια χρονιά το κράτος επιχορηγούσε με 100000 δολάρια ετησίως την "εθνική ατμοπλοΐα" ώστε να συνεχίσουν τα δρομολόγια Ελλάδας - Αμερικής, ενώ ιδρύθηκαν και άλλες ασφαλιστικές εταιρείες.

Το 1944 ιδρύθηκε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Στα μέσα της του 1950, μετά το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, δημιουργήθηκε η ανάγκη αύξησης των

δρομολογίων και των ναύλων. Το γεγονός αυτό, ευνόησε τα ελληνικά πλοία τραμπ που αποτελούσαν βασικό κορμό για την ελληνική ναυτιλία.

Το 1960 εξαιτίας της έλλειψης ανάλογων υποδομών η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας. Σύντομα ακολούθησαν κι άλλες τράπεζες ενώ το κράτος παρείχε εγγύηση 30% του αρχικού κεφαλαίου. Την περίοδο αυτή σημειώνονται έντονες διακυμάνσεις στη ναυλαγορά και μεταβολές στο διεθνές εμπόριο. Τη δεκαετία 1960 -70 ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάζεται με αποτέλεσμα το 1965 να κατακτήσει τη δεύτερη παγκοσμίως θέση, έχοντας 2515 πλοία με 18,6 εκατ. κοχ. Και το 1968 να κατακτήσει την πρώτη θέση με 2920 πλοία των 23,9 εκατ. κοχ. Σχετικά με τον τομέα των ασφαλίσεων μέχρι το 1963 ο ελληνικός στόλος ασφαλιζόταν στις βρετανικές εταιρείες.

Την περίοδο 1970 – 1990 ήταν περίοδος μεγάλης άνθησης αλλά και μεγάλων κρίσεων. Το 1972 ο ελληνόκτητος στόλος είχε 3887 πλοία των 39,1 εκατ. Κοχ. Από αυτά το 67% έφεραν ελληνική σημαία. Το 1997 η ελληνική ναυτιλία κάλυπτε το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Το 2010 η Ελλάδα έλεγε με 16,2% το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας αγοράς. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε πως ελληνικής ιδιοκτησίας καλούνται μόνο οι εταιρείες που είναι ελληνικών συμφερόντων, ανεξάρτητου έδρας και από τη σημαία στην οποία είναι εγγεγραμμένα τα πλοία, για αυτό οι υπο ξένης σημαίας εταιρείες με βάση την παγκόσμια χωρητικότητα πλοίων καταλαμβάνουν το 68,3%. Αυτή η τακτική λέγεται «σημαία ευκαιρίας». Σχετικά με τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία, η ελληνική ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως (65 εκατομμύρια dwt), και ακολουθεί η Κινέζικη (46 εκατομμύρια dwt). Σε αριθμό πλοίων μπορεί η Ελλάδα, με συνολικά 3213 πλοία, να υστερεί σε σχέση με τις προαναφερθείσες χώρες, ωστόσο πρέπει να αναφερθεί ότι τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία μεταφέρουν μεγαλύτερα ποσοστά εμπορευμάτων κατά μέσο όρο. Αυτή η διαφορά οφείλεται κυρίως στο γεγονός πως οι περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις προτιμούν κατά κύριο λόγο πλοία που μεταφέρουν χύδην φορτία καθώς και δεξαμενόπλοια και λιγότερο τα πλοία γενικών φορτίων, τα οποία είναι μικρότερα σε χωρητικότητα.

## 2.4 Η ελληνική ναυτιλία σήμερα

### · Αριθμητικά

### στοιχεία

Το 2017 σηματοδεύτηκε από τις συγχωνεύσεις ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας της Petrofin Research, ο αριθμός των ελληνόκτητων εταιρειών μειώθηκε κατά 6,43% σε σχέση με το 2016. Το φαινόμενο των συγχωνεύσεων εταιρειών το 2017 ήταν το πιο έντονο σε βάθος 20ετίας. Για πρώτη φορά από το 1998 ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών έκανε αρνητικό ρεκόρ και έπεσε κάτω από το ψυχολογικό φράγμα των 600, κλείνοντας στις 597. Τη χρονιά αυτή έκλεισαν επίσης, 41 ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ κατεγράφησαν 11 νέες.

Ταυτόχρονα όμως, σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των πλοίων αλλά και της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Συγκεκριμένα, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε και αριθμεί 5.281 πλοία έναντι 5.230 το 2016 ποσοστό αύξησης 1%. Επίσης, η χωρητικότητα του αυξήθηκε κατά 10,26%.

Ακόμη από την έρευνα της Petrofin προέκυψαν τα εξής:

1. Οι στόλοι με πάνω από 25 πλοία αποτελούν το 67,07% του ελληνόκτητου στόλου σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητας αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών με άνω των

25 πλοίων στόλο, αυξήθηκαν και έφθασαν το 2017 τις 50 έναντι 46 το 2016, 24 το 2015, 22 το 2014 και 14 το 2013.

2. Οι μεγάλοι γίνονται μεγαλύτεροι με νεότερους και σύγχρονους στόλους. Τα πλοία στόλων άνω των 25 <<κομματιών>> έχουν ηλικία 0 – 9 έτη, ενώ η χωρητικότητα τους φθάνει τα 199,8 εκατομμύρια τόνους dw έναντι 188,4 το 2016 και 154,3 εκ. Το 2015.

3. Οι έλληνες πλοιοκτήτες που έχουν στόλο η χωρητικότητα του οποίου ξεπερνάει το ένα εκατομμύριο τόνους είναι πλέον 75 έναντι 68 το 2016. Αυτοί οι εφοπλιστές ελέγχουν το 79,58% του ελληνόκτητου στόλου έναντι 77,47% το 2016, 76,7% το 2015, 74% το 2014 και 71,33% το 2013.

4. Ο μέσος όρος στόλων με μέσο όριο ηλικίας άνω των 20 ετών μειώθηκε στους 200 από 235 απόρροια της μείωσης του αριθμού των εταιρειών.

5. Αντίθετα, οι εταιρείες με σύγχρονους στόλους από πλοία ηλικίας 0-9 ετών μειώθηκαν το 2017 σε 184 από 187 το 2016.

6. Μεγάλη η μείωση εταιρειών με 1-2 πλοία. Από 265 το 2016 έπεσαν στις 233 το 2017.

7. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε ακόμη περισσότερο. Το 2017 έφθασε τα 11,8 έτη έναντι 12,9 το 2016.

Επίσης θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εδρεύουν κυρίως στις πόλεις της Αθήνας, του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Οι μεγαλύτερες παραδοσιακά ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, που κατέχουν μεγάλο πλούτο και επιρροή στην παγκόσμια βιομηχανία της ναυτιλίας, ανήκουν και διοικούνται εδώ και χρόνια από συγκεκριμένες οικογένειες, όπως αυτών των Βαρδινογιάννη, Νιάρχου, Αγγελικούση, Λάτση, Λιβάνου, Αγγελόπουλου και Γουλανδρή. Το διάστημα 2003-2011, 7ος Γενικός Γραμματέας στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας διατέλλεσε, ο Ευθύμιος Μητρόπουλος.

#### **Ακτοπλοΐα :**

Σχετικά με την ακτοπλοΐα, όπως φαίνεται από έρευνα του IOBE, το 2016 σημειώθηκε άνοδος κατά 1,6% στους επιβάτες των ακτοπλοϊκών γραμμών. Η αύξηση αυτή είναι σημαντικά υψηλότερη στα οχήματα (13%). Σε σχέση όμως με το 2009, η επιβατική κίνηση έχει υποχώρηση κατά 16%. Αντίστοιχα στις Ανδριατικές γραμμές η επιβατική κίνηση από τα λιμάνια της χώρας το 2016, διαμορφώθηκε σε περίπου 1,5 εκατ. επιβάτες. Αν και ήταν υψηλότερα σε σχέση με το 2012 και 2013, σε σχέση με το 2009 ήταν κατά 33% χαμηλότερα.

#### **· Παγκόσμια αγορά**

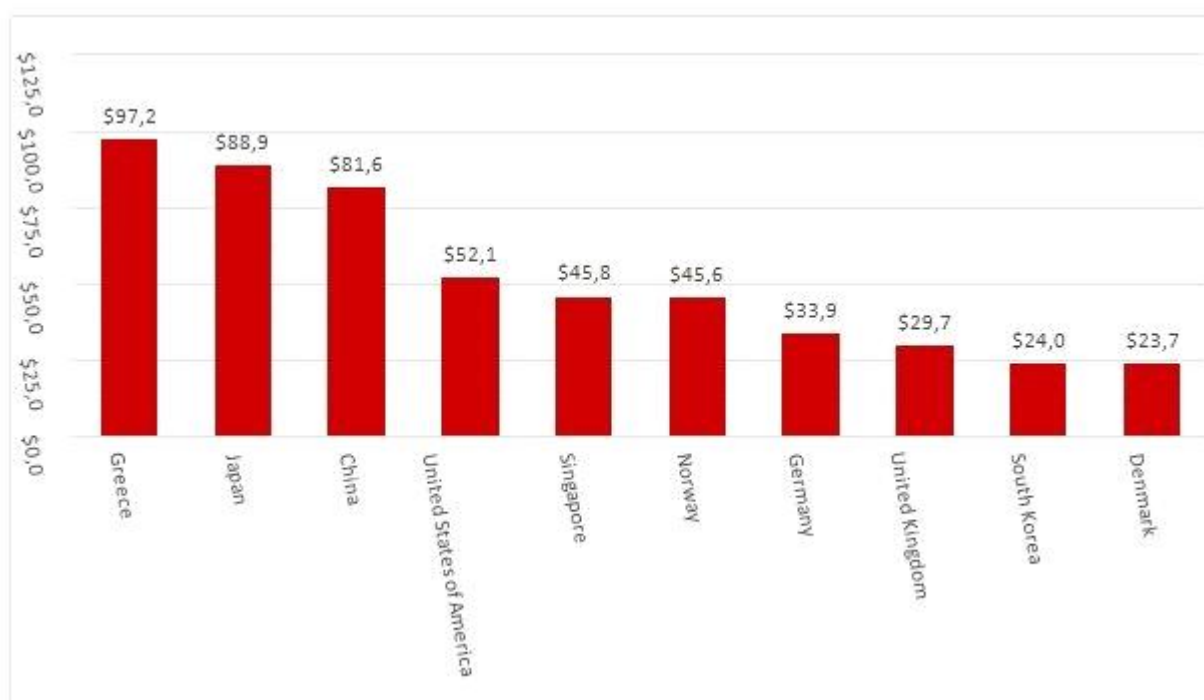
Η Ελλάδα ελέγχει το 23,2% του συνολικού εμπορικού στόλου παγκοσμίως, λαμβάνοντας την πρώτη θέση. Επίσης, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση σε όλα τα είδη πλοίων. Συγκεκριμένα είναι πρώτη στα δεξαμενόπλοια και τα μπαλκ κάριερ. Σύμφωνα με τη Vesselsvalue, η αξία των ελληνόκτητων εταιρειών έφθασε το 2017 τα 97,2 δισ. δολάρια (4573 πλοία).

Στη δεύτερη θέση ως προς την αξία του στόλου, βρίσκεται η Ιαπωνία με 88,9 δισ.

δολάρια (4352 πλοία) ενώ η πρώτη πεντάδα συμπληρώνεται από την Κίνα (81,6 δισ. δολάρια και 5094 πλοία), τις ΗΠΑ (52,1 δισ. αξία και 2798 πλοία) και τη Σιγκαπούρη (45,8 δισ. δολάρια και 2903 πλοία).

Η αξία του στόλου της Γερμανίας φτάνει τα 33,9 δισ. (2712 πλοία) και την κατατάσσει στην 6η θέση, ενώ έπονται Μεγάλη Βρετανία, με 29,7 δισ. αξία 1133 πλοίων, Νότιος Κορέα (24 δισ., 1516 πλοία) και Δανία (23,7 δισ. και 1078 πλοία).

**Σχήμα 1 :** Η παγκόσμια ναυτιλία το 2017(πηγή στοιχείων από το Vesselsvalue)



Από την έρευνα προκύπτει επίσης ότι η Ελλάδα παγκοσμίως το 2017 ήταν πρώτη δύναμη στα bulkers και τα δεξαμενόπλοια, δεύτερη στα πλοία μεταφοράς LNG (υγροποιημένου φυσικού αερίου), τρίτη στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τέταρτη στα πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) και πρώτη παγκοσμίως στο σύνολο

του στόλου, με βάση υπολογισμού τη χωρητικότητα (Gross Tonnage). Τέλος, όπως προκύπτει η ελληνική ναυτιλία απασχολεί 200.000 άτομα.

Επίσης, σύμφωνα με την ετήσια έρευνα της Petrofin, μέσα στο 2017 η Ελλάδα αύξησε τη δύναμή της κατά 2,76% και ελέγχει το 16,72% του παγκόσμιου στόλου έναντι ποσοστού 16,36% το 2016, 16,05% το 2015 και 15,41% το 2014.

Ακολουθούν:

- η Ιαπωνία με 12,12% έναντι 12,78% το 2016 και 13,4% το 2015
- η Κίνα με 8,9% έναντι 8,8% το 2016 και 8,7% το 2015
- η Γερμανία με 6,06% έναντι 6,6% το 2016 και 7,1% το 2015. Την 5άδα συμπληρώνει η Σιγκαπούρη με 5,6% έναντι 5,3% το 2016 και 4,9% το 2015.

Nationalities owning over 1% of World Fleet	2017	2016	2015	2014	Annual Rate of Growth 2014 - 2017
<b>Greece</b>	<b>16.72%</b>	<b>16.36%</b>	<b>16.05%</b>	<b>15.41%</b>	<b>2.76%</b>
<b>Japan</b>	12.12%	12.78%	13.19%	13.46%	-3.45%
<b>China</b>	8.95%	8.87%	8.74%	9.47%	-1.87%
<b>Germany</b>	6.06%	6.65%	7.13%	7.56%	-7.10%
<b>Singapore</b>	5.65%	5.32%	4.97%	4.75%	5.96%
<b>China, Hong Kong SAR</b>	5.07%	4.88%	4.63%	4.15%	6.89%
<b>Korea, Republic of</b>	4.38%	4.40%	4.60%	4.60%	-1.62%
<b>United States</b>	3.63%	3.36%	3.45%	3.35%	2.70%
<b>United Kingdom</b>	2.8%	2.88%	2.85%	2.73%	0.79%
<b>Bermuda</b>	2.6%	2.70%	2.43%	2.24%	5.09%
<b>Norway</b>	2.8%	2.69%	2.69%	2.55%	3.11%
<b>China, Taiwan Province of</b>	2.54%	2.58%	2.51%	2.87%	-3.99%
<b>France</b>	2.36%	2.35%	1.99%	1.68%	11.89%
<b>Denmark</b>	1.97%	2.14%	2.12%	2.33%	-5.48%
<b>Turkey</b>	1.5%	1.56%	1.61%	1.71%	-4.35%
<b>Italy</b>	1.12%	1.27%	1.33%	1.44%	-8.08%
<b>Belgium</b>	1.27%	1.23%	1.21%	0.85%	14.26%
<b>India</b>	1.23%	1.21%	1.23%	1.30%	-1.94%
<b>Switzerland</b>	1.28%	1.14%	1.04%	1.05%	6.72%
<b>Russian Federation</b>	1.19%	1.01%	1.06%	1.11%	2.24%
<b>Iran</b>	1.02%				
<b>Indonesia</b>	1.02%				

## (Πηγή Petrofin)

Ακόμη, σύμφωνα με το Lloyd's List το έτος του 2015, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατείχε όσον αφορά την χωρητικότητα τον μεγαλύτερο εμπορικό ναυτικό στόλο παγκοσμίως, με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων.

### **Ακτοπλοΐα :**

Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία είναι μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς πραγματοποιείται μέσω αυτής το 17% της θαλάσσιας επιβατικής κίνησης στο σύνολο ΕΕ.

Στην Ελλάδα υπάρχει μεταξύ των χωρών της ΕΕ ο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων, ενώ ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση λιμάνι της ΕΕ με 7,9 εκατ. επιβάτες το 2015.

Για την ελληνική οικονομία ο κλάδος αυτός έχει μεγαλύτερη σημασία, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ, καθώς είναι αυτός που στηρίζει καταλυτικά τον τουρισμό αλλά και την οικονομική δραστηριότητα των νησιωτικών περιοχών της χώρας.

Τέλος, ο κλάδος συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη του εξωτερικού ελληνικού εμπορίου, μέσα από το μεταφορικό έργο στις γραμμές της Ανδριατικής. Η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύθηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας εκτιμάται πως ξεπέρασε τα 1,4 δισ ευρώ το 2016.

### **· Ελληνική σημαία**

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών(ΕΕΕ), το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία(άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων gt. Διεθνώς η ελληνική σημαία κατείχε την 7η θέση και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το 2017 περισσότερα από τα μισά δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και φορτηγά πλοία που είναι νηολογημένα στο εθνικό μας νηολόγιο ανήκουν σε δέκα οκτώ μόνο Έλληνες εφοπλιστές. Σημαντικό στοιχείο επίσης είναι ότι από τις συνολικά 200 μεγαλύτερες ελληνικών συμφερόντων εταιρείες, οι 54 διαθέτουν τουλάχιστον από ένα πλοίο με ελληνική σημαία. Βλέπουμε δηλαδή, πως η στήριξη της ελληνικής σημαίας προέρχεται από μικρό αριθμό Ελλήνων εφοπλιστών, ενώ οι περισσότεροι επιλέγουν την επιχειρηματική τακτική αποφυγής του ελληνικού νηολογίου.

## **2.5 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία**

Ο κλάδος της Ελληνικής ναυτιλίας έχει ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επιχειρούν σε μια ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά και διαπρέπουν. Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές



και αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, αν όχι το βασικότερο. Παράλληλα συμβάλει στην δημιουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Η εμπορική ναυτιλία ασχολείται με την μεταφορά και συμβάλει άμεσα αλλά και έμμεσα στην εθνική οικονομία. Δραστηριοποιείται συνήθως για λογαριασμό τρίτων σε διεθνή χώρο, απασχολεί μεγάλο αριθμό ναυτιλλομένων σε ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Με αυτό τον τρόπο, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται σε άλλους κλάδους της οικονομίας δημιουργώντας εισοδήματα και προσελκύοντας επενδύσεις. Το μέγεθος συμβολής των κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την σημαντικότητα τους στις μεταφορές και στην οικονομία.

Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες είναι αυτές που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Όμως οι θαλάσσιες μεταφορές (και γενικά οι μεταφορές) εξαρτώνται από την παραγωγή, η οποία συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ). Επομένως, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ. Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκτελούν ελεύθερα τις θαλάσσιες μεταφορές του διεθνώς με πλοία τόσο υπο ελληνική όσο και υπο ξένη σημαία. Συγκεκριμένα μόνο το 1/3 περίπου του συνόλου των εμπορικών πλοίων της χώρας μας κάνει τις θαλάσσιες μεταφορές του διεθνώς έχοντας ελληνική σημαία.

Γενικά η ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και συμβάλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας. Εκτός από το μικρό ποσοστό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και του θαλάσσιου τουρισμού, ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αναπτύσσεται δυναμικά χωρίς να αντλεί εθνικούς πόρους. Το σύνολο του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για επενδύσεις και αγορά υπηρεσιών. Ειδικότερα, η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη

της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς :

1. Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα.
2. Στην ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή της στη διαμόρφωση του ΑΕΠ.
3. Θέσεις Εργασίας: δημιουργούνται τόσο στη θάλασσα, στο πλοίο, όσο και στη στεριά σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες.
4. Στα άμεσα έσοδα στο κράτος από τη φορολογία, και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων.
5. Ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από τη ναυτιλία: τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κτλ.
6. Επιρροή σε αλληλένδετους κλάδους της οικονομίας .

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία το 2007 έφθασαν τα 17 δις ευρώ, ήτοι 7 ½ % του ΑΕΠ, καλύπτοντας έτσι το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Τα έσοδα είχαν ανοδική τάση μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή λόγω της παγκόσμιας ζήτησης για υψηλά επίπεδα των διεθνών τιμών των ναύλων αλλά και στην διεύρυνση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Ακόμη, η συνεισφορά του κλάδου στην οικονομική δραστηριότητα το 2007 σε όρους προστιθέμενης αξίας ανήλθε σε 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ, αριθμός που αντιστοιχεί περίπου στο 2,2% της απασχόλησης. Αν και η απασχόληση στα παραδοσιακά ναυτιλιακά επαγγέλματα όπως πληρώματα, αξιωματικοί, ναυπηγικοί και ναυπηγο-επισκευαστές έχουν περιοριστεί διαχρονικά, αυξήθηκε

σημαντικά η απασχόληση σε συναφείς υποστηρικτικές υπηρεσίες (όπως τροφοδοσία, νομικές, ασφαλιστικές, διαχείριση αποθεμάτων, αγορά επαγγελματικών ακινήτων). Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους που συνδέονται έμμεσα με την οικονομική δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας για την περίοδο 2006-2007.

Το χρονικό διάστημα 2000-2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε στην ελληνική οικονομία το συνολικό ποσό των 140 δις ευρώ, ποσό ισοδύναμο με το 50% του δημόσιου χρέους της χώρας το 2009.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τη έρευνα του IOBE, η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου το 2013 στο ΑΕΠ εκτιμάται στο 7%. Επίσης, οι εισπράξεις από τον φόρο πλοίων ανήλθαν σε 14.013.519,90 ευρώ. Αναμφίβολα, η ποντοπόρος ελληνική ναυτιλία συμβάλει στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας, και παράλληλα ενισχύει το ακαθάριστο εθνικό προϊόν, το οποίο αυξάνεται

περισσότερο όταν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, οι θαλάσσιες μεταφορές και ιδιαίτερα η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν στην προστιθέμενη αξία άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογίσουμε τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, θα δούμε πως η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται, με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου 6,1% του ΑΕΠ.

Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, το 2014 μόνο τα έσοδα από την οικειοθελή φορολόγηση που συνάφθηκε μεταξύ Δημοσίου και της ΕΕΕ ανήλθαν σε 40,5 εκατ. ευρώ. Τα έσοδα από φόρους που επιβάλλονται στην χωρητικότητα των πλοίων το 2015 προέκυψαν σε 17,6 εκατ. ευρώ έναντι 13,1 εκατ. ευρώ το 2014 και 14 εκατ. ευρώ το 2013. Τα έσοδα αυτά προκύπτουν από φόρους που επιβλήθηκαν σε 524 ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεγαλύτερο του 90%, με βάση τη συνολική χωρητικότητα του στόλου που βρίσκεται υπό τη διαχείριση ελληνικών συμφερόντων. Επίσης οι εισπράξεις από τον φόρο πλοίων ανήλθαν σε 13.154.712,39 ευρώ το 2014 και σε 17.617.781,18 το 2015 ενώ με βάση το συνυποσχετικό οικειοθελούς φορολόγησης εφοπλιστών το 2014 ανήλθαν σε 40.546.161,35 ευρώ και σε 45.430.869,71 ευρώ το 2015.

Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά για την ναυτιλία. Το πρώτο εξάμηνο οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δις. ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο 2015 που ήταν 6,42 δις. ευρώ. Η ελληνική ναυτιλία παρότι δεν αποτέλεσε μέρος της κρίσης χρέους στην Ελλάδα, αντιμετώπισε σημαντικές διαταραχές στην λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίου που επιβλήθηκαν λόγω των capital controls. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν οι μεταφορά εσόδων των πλοίων στο εξωτερικό από ένα σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων, προκειμένου να ανταπεξέρχονται έγκαιρα στις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δις ευρώ, μειωμένα κατά 22% σε σχέση με το 2015 που ήταν 9,97 δις ευρώ. Γενικά το 2015 – 2016 οι εισροές από τη ναυτιλία σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013 – 2014. Ενώ οι εισροές από τη ναυτιλία ανέρχονται για τα έτη 2007 – 2016 περίπου στα 136 δις ευρώ. Δηλαδή 16% περισσότερο από τον άλλο σημαντικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, τον τουρισμό, ο οποίος την ίδια δεκαετία συνεισφερε περίπου 117 δις ευρώ.

Γενικά οι Έλληνες είναι ένα έθνος ναυτιλιακό, καθώς από την αρχαιότητα η ναυτιλία αποτελούσε παραδοσιακά τον κορμό της ελληνικής οικονομίας και τη σημαντικότερη μορφή απασχόλησης των Ελλήνων. Η ναυτιλία σήμερα θεωρείται η σημαντικότερη εθνική βιομηχανία, καθώς μόνο το 2015 η αξία της ανήλθε στα 251,1 δις. ευρώ. Την ίδια χρονιά η συμμετοχή της στο ΑΕΠ καταλαμβάνει το ποσοστό του

6,5% και απασχολεί περίπου 290,000 ανθρώπους (7% του εργατικού δυναμικού) ενώ τα εισιτήρια από τη ναυτιλία είναι περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος του έθνους.

- **Ακτοπλοΐα :**

Όσον αφορά την ακτοπλοΐα, όπως αναφέρει μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) η συνεισφορά της στο ΑΕΠ το 2016 ήταν 2,3 δισ. Ευρώ , στηρίζοντας στις εσωτερικές γραμμές 34,2 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία. Ενώ αν λάβουμε υπόψη μας και την επίδραση της ναυτιλίας πάνω στον τουρισμό, στην ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα των νησιωτικών περιφερειών της Ελλάδας αλλά και στο εξαγωγικό εμπόριο των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας, η συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ εκτιμάται για το 2016 σε 16,1 δισ. Ευρώ , 9,2% στην απασχόληση, ενώ η συνολική εισφορά του κλάδου διαμορφώνεται σε 349 χιλ. θέσεις εργασίας( ή 9,7% της συνολικής απασχόλησης)

- **Επενδύσεις**

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Allied, το 2017 οι ελληνόκτητες επιχειρήσεις επένδυσαν 3,7 δις δολάρια για την αγορά 240 πλοίων όλων των τύπων. Συγκεκριμένα, από αυτά με ποσοστό 66%, τα δύο δις επενδύθηκαν στην αγορά 152 φορτηγών πλοίων. Είναι δηλαδή, το 63% του συνολικού αριθμού καραβιών που απέκτησαν οι Έλληνες εντός του 2017. Έδωσαν επίσης, 1,3 δις για 57 δεξαμενόπλοια, 208 εκατ. για 20 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 167 εκατ. για 3 υγραεριοφόρα. Τα 2 δις δολάρια που δαπανήθηκαν από τους Έλληνες για τα φορτηγά πλοία είναι το 28,9% επί του συνόλου των χρημάτων που επενδύθηκαν παγκοσμίως για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίων. Μέσα στο 2017, οι ναυτιλιακές εταιρείες διεθνώς έδωσαν 6,9 δις για 553 φορτηγά. Τα 152 ελληνικά φορτηγά αποτελούν το 27,4% του συνολικού αριθμού φορτηγών που αγοράσθηκαν το 2017.

## 2.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό μελετήσαμε τον όρο της ναυτιλίας και αναλύσαμε την δομή, το περιβάλλον και τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και παρουσιάσαμε τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο εγχώρια όσο και διεθνώς. Με αυτό τον τρόπο λοιπόν προσεγγίσαμε τον βασικό όρο της πτυχιακής μας εργασίας, αυτόν της ναυτιλίας καθώς και την σημαντικότητά του.

## Κεφάλαιο 3ο

### 3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

#### 3.1 Η έννοια της ναυτιλιακής λογιστικής.

Η ναυτιλιακή λογιστική είναι ο ειδικός κλάδος της λογιστικής που ασχολείται με τις κάθε μορφής ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Είναι δηλαδή η επιστήμη της παρακολούθησης, καταγραφής, διοίκησης και ελέγχου της χρηματοοικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ως αντικείμενο της έχει το πλοίο που εκτελεί μεταφορές με σκοπό το κέρδος και προσπαθεί να προσαρμόζει στα προβλήματα της τις αρχές της Γενικής Λογιστικής που σχετίζονται με την εκμετάλλευσή τους. Η Ναυτιλιακή Λογιστική διακρίνεται σε Γενική, Αναλυτική και Διοικητική (Θαλασσινός Ε., Λιάπης Κ.).

Η **Γενική Ναυτιλιακή Λογιστική** καταγράφει και παρακολουθεί:

- τις συναλλαγές της επιχείρησης με τους ναυτιλιακούς πράκτορες, τον πλοίαρχο, το λοιπό προσωπικό, τους προμηθευτές, τους πελάτες, τις φορολογικές και λοιπές αρχές και γενικά με τον οποιονδήποτε τρίτο.
- Τα έσοδα από ταξίδια, τις χρονοναυλώσεις και γενικά τα έσοδα ανά εκμετάλλευση αλλά και τα έξοδα κατ'είδος.
- Τα αποτελέσματα ανά εκμετάλλευση και συνολικά της ναυτιλιακής εταιρείας.
- Κατασκευάζει τις Οικονομικές Καταστάσεις και διενεργεί τον οικονομικό και διαχειριστικό έλεγχο της εταιρείας.

Η **Αναλυτική Ναυτιλιακή Λογιστική** καταγράφει, παρακολουθεί και κατανέμει τις δαπάνες:

- ανάλογα με τον οδηγό κόστους (cost driver) και την δραστηριότητα (activity).
- στα κέντρα κόστους (cost centers), στα κέντρα κέρδους (profit centers) και στις μερικές εκμεταλλεύσεις (revenue acts).
- προϋπολογίζει τις δαπάνες και τα έσοδα (budget), παρακολουθώντας και εφαρμόζοντας το τυπικό κόστος της υπηρεσίας μεταφορών ή της δραστηριότητας (standard cost).
- πραγματοποιεί απολογιστικό προϋπολογιστικό έλεγχο αλλά και την ανάλυση των διαφορών (actual versus budget or cost variance analysis).

Η **Διοικητική Ναυτιλιακή Λογιστική** παρέχει την ικανή και απαραίτητη πληροφόρηση για την λήψη αποφάσεων:

- καταγράφοντας και παρακολουθώντας την εξέλιξη των εσωτερικών και εξωτερικών μεταβλητών που είναι απαραίτητα για την λήψη αποφάσεων και διοίκησης της επιχείρησης.
- Με την βοήθεια της Αναλυτικής λογιστικής κατασκευάζει Υποδείγματα λειτουργίας της επιχείρησης, με σκοπό την πραγματοποίηση ανάλυσης της μεταβολής και της ευαισθησίας, όχι μόνο για το μελλοντικό σχεδιασμό της δράσης αλλά και το διαταρακτικό εσωτερικό και εξωτερικό παράγοντα.

- Επίσης χρησιμοποιεί τεχνικές επιχειρησιακής έρευνας και εργαλεία λήψης αποφάσεων δημιουργώντας δικά της υποδείγματα.

Όπως σε όλες τις επιχειρήσεις έτσι και στις ναυτιλιακές εταιρείες η απεικόνιση της λογιστικής έχει πολύ μεγάλες ιδιαιτερότητες. Αυτές οι ιδιαιτερότητες αλλά και οι ανάγκες της επιχείρησης καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από το αντικείμενο των εργασιών, το εύρος και άλλες παραμέτρους που θέτονται από την εταιρεία, ακολουθώντας πάντοτε το νομοθετικό πλαίσιο.

Για παράδειγμα μια ναυτιλιακή εταιρεία, δηλαδή ένα πλοίο που κάνει μικρές αποστάσεις συνήθως δεν συγκαταλέγει στον προϋπολογισμό της δαπάνες σίτισης του προσωπικού αλλά ένα φορτηγό πλοίο – ναυτιλιακή εταιρεία που διανύει μεγάλες αποστάσεις, οφείλει να παρέχει σίτιση στους εργαζομένους της με δικά της έξοδα. Τα έξοδα αυτά παρακολουθούνται στο λογαριασμό << σταθερές δαπάνες του πλοίου.

Ένα ακόμη παράδειγμα πλοίου που εκτελεί μικρές αποστάσεις και πραγματοποιεί τακτικά δρομολόγια, των οποίων κύριο έσοδο αποτελεί το εισιτήριο των επιβατών, αντίθετα τα έξοδα που προκύπτουν από το κυλικείο, τη τραπεζαρία και τη φύλαξη αποσκευών λέγονται επικουρικά.

Επομένως κατανοούμε πως δεν είναι δυνατό για την ναυτιλιακή λογιστική να εφαρμόσει ενιαίο σύνολο κανόνων και λογαριασμών.

### 3.2 Βοηθητικά βιβλία ναυτιλιακής λογιστικής.

Για την λογιστική οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι απαραίτητη η τήρηση κάποιων λογιστικών βιβλίων που δεν είναι οργανικά στο λογιστικό σύστημα αλλά παρέχουν σημαντικά στοιχεία για τη σύνταξη ημερολογιακών εγγραφών (Πετροπούλου Γ., Ασβεστά Σ).

Τα σημαντικότερα βοηθητικά βιβλία στην λογιστική οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

- **Βιβλίο κινήσεως πλοίων**

Αυτό το βιβλίο τηρείται ξεχωριστά για κάθε πλοίο. Κάθε σελίδα του είναι γραμμογραφημένη έτσι ώστε να είναι καθίσταται ευκολότερη η καταχώρηση δεδομένων, όπως η ημερομηνία και η ώρα απόπλου και κατάπλου του κάθε πλοίου, η ποσότητα των φορτίων που φορτώνονται και ξεφορτώνονται στο πλοίο κλπ.

- **Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών**

Αυτό το βιβλίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς εξυπηρετεί την παρακολούθηση της κατανάλωσης των καυσίμων και των λιπαντικών, εκτός της δυνατότητας ελέγχου για τυχόν μηχανική βλάβη, δίνεται και η δυνατότητα καταχώρησης των δεδομένων στα λογιστικά βιβλία της επιχείρησης.

#### □ **Μητρώο μελών του πληρώματος**

Σε αυτό το μητρώο καταχωρούνται τα άτομα που υπηρετούσαν στα πλοία της επιχείρησης.Όταν μια ναυτιλιακή εταιρεία διαχειρίζεται μεγάλο αριθμό πλοίων η τήρηση των βιβλίων του πληρώματος είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα.Σε αυτή τη περίπτωση η τήρηση του μητρώου του πληρώματος γίνεται σε καρτέλες που τοποθετούνται κατά αλφαβητική σειρά.Στοιχεία που συνήθως καταγράφονται στο μητρώο των μελών του πληρώματος είναι τα έξοδα νοσηλείας και η ημερομηνία πρόσληψης του ναυτικού πληρώματος.

#### □ **Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών**

Σε αυτό το βιβλίο καταχωρούνται διάφορα έγγραφα όπως τιμολόγια προμηθευτών και έξοδα πρακτόρων,τα οποία αποτελούν πηγή για ανάλυση και έπειτα λογιστική καταχώρηση.Επειδή αυτά τα έγγραφα μπορεί να είναι διαφορετικού μεγέθους και σχήματος καθώς και μεγάλου πλήθους,κρίνεται αναγκαία η καταγραφή τους.

### 3.3 Ανάλυση σημαντικών εννοιών.

**Ναύλωση:** είναι μια αμφοτεροβαρής σύμβαση,στην οποία ο ένας συμβαλλόμενος καλούμενος εκναυλωτής διαθέτει στον άλλο συμβαλλόμενο που ονομάζεται ναυλωτής,πλοίο (ή μέρος της χωρητικότητας αυτού),με σκοπό την θαλάσσια μεταφορά σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο,προσώπων-επιβατών ή εμπορευμάτων με συγκεκριμένη χρηματική αμοιβή που λέγεται **ναύλος**.Η σύμβαση αυτή λέγεται **σύμβαση ναύλωσης** ή αλλιώς **ναυλοσύμφωνο**.(Θαλασσινός Ε.,Λιάπης Κ.).

#### **Είδη ναυλώσεων:**

- Ναύλωση κατά ταξίδι(δηλαδή για ένα ταξίδι-μια μεταφορά)
- Ναύλωση χρόνου ή χρονοναυλωση(μίσθωση πλοίου με το πλήρωμα και τον εξοπλισμό του)
- Ναύλωση σειράς ταξιδιών ή μικτή ναύλωση(συνδιασμός των δύο προηγούμενων)
- Ναύλωση ολική (μίσθωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου)
- Ναύλωση μερική(μίσθωση μέρους της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου)
- Ναύλωση κατά παραχώρηση ή ναύλωση γυμνή ή “ναύλωση γυμνού πλοίου”(ο πλοίαρχος και το πλήρωμα επιλέγονται από τον ναυλωτή, ο οποίος καταβάλλει μίσθωμα στον πλοιοκτήτη)
- Ναύλωση κατ’αποκοπή(ναύλωση με καθορισμένο ναύλο ανεξάρτητα της μεταφερόμενης ποσότητας)
- Ναύλωση γραμμής(ναύλωση πλοίων τακτικών γραμμών μεταφέροντας πολλά διαφορετικά φορτία)
- Ναύλωση εργολαβική(ναυλώσεις κυρίως τεχνικών εταιρειών έργων και εταιρειών κρουαζιερόπλοιων)
- Ναύλωση επιβατική(μετακίνηση επιβατών)

**Εκναυλωτής:**είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει ένα μέσο μεταφοράς στο ναυλωτή, φορτωτή, επιβάτη έναντι ορισμένης αμοιβής-κόμιστρου-ναύλου-εισιτηρίου.Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, εκναυλωτής μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης,ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής ή ο εντολοδόχος που μπορεί να υπογράψει το ναυλοσύμφωνο.Σε κάθε περίπτωση, ο εκναυλωτής θεωρείται έμπορος και οι πράξεις του θεωρούνται εμπορικές.

**Ναυλωτής/Φορτωτής:** είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει ορισμένο φορτίο-εμπόρευμα σε μέσο μεταφοράς, στον εκναυλωτή σε με συγκεκριμένη αμοιβή-ναύλο-κόμιστρο-εισιτήριο. Όσον αφορά τις θαλάσσιες συναλλαγές ο ναυλωτής είναι αυτός που υπογράφει το ναυλοσύμφωνο. Σε κάθε περίπτωση μεταφοράς (χερσαία, αεροπορική, ναυτική) ο ναυλωτής μπορεί να είναι ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ή ο εντολοδόχος ή ο επιβάτης. Ο ναυλωτής θεωρείται έμπορος και οι πράξεις του θεωρούνται εμπορικές.

### 3.4 Η ελληνική ναυτιλιακή λογιστική.

Η Ελλάδα παρότι παίζει πρωτεύοντα ρόλο μεταξύ των ναυτιλιακών χωρών του κόσμου δεν χαρακτηρίζεται για τη σωστή οργάνωση του λογιστηρίου των ναυτιλιακών της επιχειρήσεων. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό. Ωστόσο ανάμεσα στις μεγάλες πόλεις του κόσμου που βρίσκονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συγκαταλέγεται και ο Πειραιάς, ο οποίος θεωρείται σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο..

#### 3.4.1 Το Ελληνικό Ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο.

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζουμε το ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο κατά τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα, το οποίο είναι ενδεικτικό εξαιτίας των ιδιομορφιών της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας. Το Ναυτιλιακό Λογιστικό Σχέδιο που δίνεται παρακάτω είναι από το βιβλίο των Πετροπούλου Γ. Και Ασβεστά Σ.<<Κλαδική Λογιστική>>, (σελ 461-565).

##### 3.4.1.1 Ομάδα 1η : Πάγιο ενεργητικό

10. Εδαφικές εκτάσεις
11. Κτίρια – Εγκαταστάσεις κτιρίων – Τεχνικά έργα
12. Μηχανήματα – Τεχνικές εγκαταστάσεις – Λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός
13. Μεταφορικά μέσα
14. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός
15. Ακινήτοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων
16. Ασώματες ακινήτοποιήσεις και έξοδα πολυετούς αποσβέσεως
17. Πλοία
18. Συμμετοχές και λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις
19. Πάγιο ενεργητικό υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων (Όμιλος λογ/σμών προαιρετικής χρήσεως)

Στην 1η ομάδα κατά το ΕΓΛΣ(Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο) συναντάμε στοιχεία των ενσώματων παγίων και των ασώματων ακινήτοποιήσεων (δηλαδή των αγαθών και των δικαιωμάτων που αποτελούν τον εξοπλισμό της επιχείρησης, ο οποίος παραμένει στην ίδια μορφή για μεγάλη χρονικά διάρκεια), των εξόδων πολυετούς απόσβεσης, των συμμετοχών και μακροπρόθεσμων απαιτήσεων.

Σχεδόν όλοι οι λογαριασμοί αυτής της ομάδας είναι ίδιοι με εκείνων των επιχειρήσεων άλλων κλάδων. Ο λογαριασμός που διαφέρει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι ο πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός <<17.ΠΛΟΙΑ>> , που

αναλύεται σε τόσους δευτεροβάθμιους όσους και των πλοίων της κάθε επιχείρησης αλλά ανάλογα και της κατηγορίας του κάθε πλοίου( πχ Επιβατηγά, Φορτηγά) ενώ παράλληλα γίνεται η τήρηση των αντίστοιχων τριτοβάθμιων-αναλυτικών λογαριασμών για κάθε πλοίο ξεχωριστά της επιχείρησης με βάση τις ανάγκες της τελευταίας.Όπως γνωρίζουμε τα πλοία είναι τα αντικείμενα εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αποτελούν το σημαντικότερο στοιχείο του παγίου τους.Μεταξύ των πλεονεκτημάτων που παρέχει η τήρηση ξεχωριστού λογαριασμού για το κάθε πλοίο, είναι και η εύκολη παρακολούθηση των μελλοντικών δαπανών που γίνονται για την αύξηση της αξίας του πλοίου όπως με την προσθήκη νέων ναυτιλιακών οργάνων.Επίσης, συμβάλει στην παρακολούθηση της ετήσιας φθοράς του πλοίου ώστε να ενημερώνονται οι λογαριασμοί των αποσβέσεων.

Η συνηθέστερη ανάλυση του λογαριασμού <<ΠΛΟΙΑ>> είναι η εξής:

17		Πλοία
17.00		Φορτηγά
17.00.00	Αργώ	I
17.00.01	Αργώ	II
17.00.02		.....
17.01		Επιβατηγά
17.01.00		Κεφαλονιά
17.01.01		Ιθάκη
17.01.02		.....

Επομένως καταλαβαίνουμε πως η Ομάδα 1 του ναυτιλιακού λογιστικού σχεδίου ασχολείται κυρίως με το λογαριασμό 17 και τους αναλυτικούς του.Δευτερεύοντα ρόλο παίζουν τα έπιπλα, οι εγκαταστάσεις κτιρίων και γενικά όλοι οι υπόλοιποι λογαριασμοί των παγίων στοιχείων του Ενεργητικού.

### 3.4.1.2 Ομάδα 2η: Αποθέματα

20.	Εφόδια	μηχανής
21.	Εφόδια	καταστρώματος
22.	Εφόδια	διαμερισμάτων
23.	Καύσιμα	και λιπαντικά
24.		Τρόφιμα
25.	Είδη	κυλικείου
26.	Χρώματα	Χημικά
28.	Διάφορα	εφόδια
29.	Αποθέματα υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων (Όμιλος λογαριασμών)	

Η Ομάδα 2 του λογιστικού σχεδίου περιλαμβάνει τα αποθέματα.Με τον όρο αποθέματα – εφόδια εννοούμε όλα εκείνα τα υλικά , των οποίων σκοπός είναι να αναλωθούν στη λειτουργία, τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου μέσω των μελών του πληρώματος. Στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τα αποθέματα προέρχονται κυρίως από τις αγορές και την απογραφή.

Αναλυτικότερα:



**20. Εφόδια μηχανής:** Εδώ καταχωρούνται τα υλικά που εξυπηρετούν την λειτουργία της μηχανής του πλοίου όπως βίδες, εργαλεία,σαλαμάστρες, ρουλεμάν, στουπιά,γυαλόχαρτα και γενικότερα τα μέσα συντήρησης.

**21. Εφόδια καταστρώματος:** Αυτός ο λογαριασμός 21 ενημερώνεται με εγγραφές που είναι σχετικές με οποιαδήποτε κίνηση πραγματοποιείται και έχει να κάνει με διαφόρων ειδών υλικά (σχοινιά, συρματόσχοινα,υλικά καθαρισμού, αλυσίδες) που βρίσκονται στο κατάστρωμα.

**22. Εφόδια διαμερισμάτων:** Σε αυτό το λογαριασμό εντάσσονται τα διάφορα είδη εστίασης όπως η επίπλωση του πλοίου όταν αυτή είναι μικρής αξίας και τα διάφορα μέσα ψυχαγωγίας(σκεύη μαγειρείου και τραπεζαρίας,στρώματα,σεντόνια,ραδιόφωνο, τηλεόραση κ.α). Όταν τα έπιπλα είναι μεγάλης αξίας καταχωρούνται στην Ομάδα 1 και στο λογαριασμό << 14. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός>>

**23. Καύσιμα και λιπαντικά:** Τα σύγχρονα πλοία για να κινηθούν καταναλώνουν καύσιμα(κυρίως πετρέλαιο) και άλλα λιπαντικά. Εκτός από τη βασική λειτουργία τους που είναι η κίνηση του πλοίου,τα καύσιμα χρησιμοποιούνται και για άλλες ενέργειες όπως είναι η κίνηση των γεννητριών παροχής ηλεκτρικού ρεύματος κ.α. Λέγοντας λιπαντικά εννοούμε κάθε είδους ορυκτέλαια που χρησιμοποιούνται για λίπανση των εξαρτημάτων της μηχανής αλλά κοινά ορυκτέλαια όπως τα γράσα και οι βαλβολίνες.

**24. Τρόφιμα:** Όπως προείπαμε οι ναυτιλιακές εταιρείες που διανύουν μεγάλες αποστάσεις υποχρεούνται μεταξύ άλλων να φροντίζουν για τη σίτιση του πληρώματος και των επιβαίνόντων του πλοίου . Ο εφοδιασμός πραγματοποιείται στα κατά τόπους λιμάνια-σταθμούς με κριτήριο τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού . Οι αγορές τροφίμων καταχωρούνται στο λογαριασμό 24.

**25. Είδη κυλικείου:** Στα κυλικεία των φορητών πλοίων η αγορά των προϊόντων γίνεται από το πλήρωμα συνήθως στη τιμή κτήσης και δεν υπάρχει σκοπιμότητα για επίτευξη κέρδους. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με τα κυλικεία των επιβατηγών-κρουαζιερόπλοιων όπου ο επιχειρηματίας εκμεταλλεόμενος το μονοπώλιο αποσκοπεί στο μέγιστο κέρδος.

**26. Χρώματα – Χημικά:** Σε αυτό το λογαριασμό καταχωρούνται τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την συντήρηση των μεταλλικών επιφανειών του πλοίου. Στη κατηγορία αυτή εντάσσουμε τα χρώματα,τα αντισκωρικά καθώς και κάθε είδους χημικά που χρησιμοποιούνται για την αφαλάτωση του δεξαμενών-τοιχωμάτων του πλοίου.

**27.** Δεν υπάρχει.

**28. Διάφορα εφόδια:** Ο εφοδιασμός του πλοίου με τις απαραίτητες ποσότητες <<νερού>>που χρησιμοποιούνται τόσο για τη λειτουργία της μηχανής όσο και για κατανάλωση του προσωπικού καταχωρούνται στο λογαριασμό 28.Το νερό αποθηκεύεται σε ειδικούς χώρους εντός του πλοίου και η αξία του καλύπτεται από τους οικείους πράκτορες.Κύρια πηγή κατανάλωσης νερού είναι η παραγωγή ατμού για θέρμανση του φορτίου,κίνηση των βοηθητικών συσκευών κλπ.

### 3.4.1.3 Ομάδα 3η: Απαιτήσεις και Διαθέσιμα

30.					Ναυλωτές
31.					Πράκτορες
32.	Ασφαλιστικές		απαιτήσεις		(Ασφαλιστές)
33.		Χρεώστες			διάφοροι
34.		Λογαριασμοί			πλοιάρχων
35.	Λογαριασμοί	διαχειρίσεως	προκαταβολών	και	πιστώσεων
36.	Μεταβατικοί		λογαριασμοί		ενεργητικού
37.		Παραγγελίες			εξωτερικού
38.		Χρηματικά			διαθέσιμα
39.	Απαιτήσεις και διαθέσιμα άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)				

Η Ομάδα 3 ασχολείται με τις βραχυχρόνιες απαιτήσεις και τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Αναλυτικότερα:

**30. Ναυλωτές:** Αυτός ο λογαριασμός είναι ο αντίστοιχος του λογαριασμού <<Πελάτες>> του ΕΓΛΣ. Αναφέρεται στους πελάτες-ναυλωτές των πλοίων και λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών λογαριασμών για κάθε ναυλωτή.

**31. Πράκτορες:** Αυτοί οι λογαριασμοί έχουν εναλλασσόμενο υπόλοιπο και η κατάταξη τους στους λογαριασμούς του ενεργητικού γίνεται γιατί συνήθως εμφανίζουν χρεωστικό υπόλοιπο εξαιτίας των διαφόρων εμβασμάτων που γίνονται έναντι των δαπανών του πλοίου. Μελίγα λόγια, ο πράκτορας πληρώνει στο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου μετά από εντολή της επιχείρησης με σκοπό την κάλυψη των αναγκών της, με βάση πάντοτε τον προϋπολογισμό των δαπανών.

**32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις (Ασφαλιστές):** Είναι λογαριασμός του ενεργητικού και λειτουργεί ως λογαριασμός απαιτήσεων για οφειλές προς την επιχείρηση για ζημιές που καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

**33. Χρεώστες διάφοροι:** Η λειτουργία του είναι παρόμοια με αυτή του αντίστοιχου λογαριασμού του Ε.Γ.Λ.Σ..

**34. Λογαριασμοί πλοιάρχων:** Δεν πρόκειται για λογαριασμό που παρακολουθεί τις δοσοληψίες της ναυτιλιακής εταιρείας και πλοιάρχου αλλά της ναυτιλιακής εταιρείας και του πλοιάρχου ως διαχειριστή των εσόδων και των εξόδων του πλοίου τα οποία τεκμηριώνει με λεπτομερή έκθεση που υποβάλλει στην επιχείρηση.

**35. Λογαριασμοί διαχειρίσεως προκαταβολών και πιστώσεων :** Αυτός ο λογαριασμός δε διαφέρει από τον αντίστοιχο λογαριασμό του ΕΓΛΣ.

**36. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού:** Αυτός ο λογαριασμός δε διαφέρει από τον αντίστοιχο λογαριασμό του ΕΓΛΣ.

**37. Παραγγελίες εξωτερικού:** Αυτός ο λογαριασμός δε διαφέρει από τον αντίστοιχο

**38. Χρηματικά διαθέσιμα:** Αυτός ο λογαριασμός όσον αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχει την ιδιομορφία ότι δεν λειτουργεί όπως οι εμπορικές επιχειρήσεις καθώς η πλειοψηφία των πληρωμών πραγματοποιείται με επιταγές και ένα πολύ μικρό ποσοστό με μετρητά.

**39. Απαιτήσεις και διαθέσιμα άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των):** Αυτός ο λογαριασμός δε διαφέρει από τον αντίστοιχο λογαριασμό του ΕΓΛΣ.

#### 3.4.1.4 Ομάδα 4η: Καθαρή θέση-Προβλέψεις-Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

Η Ομάδα 4 της Ναυτιλιακής λογιστικής δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές συγκριτικά με την αντίστοιχη του Ε.Γ.Λ.Σ.

40.					Κεφάλαιο
41.	Αποθεματικά	– Διαφορές αναπροσαρμογής	– Επιχορηγήσεις επενδύσεων		
42.		Αποτελέσματα	εις		νέο
43.	Ποσά	προορισμένα	για	αύξηση	κεφαλαίου
44.					Προβλέψεις
45.		Μακροπρόθεσμες			υποχρεώσεις
46.					.....
47.					.....
48.	Λογαριασμοί	συνδέσμου	με	τα	υποκαταστήματα

Αναλυτικότερα:

**40. Κεφάλαιο:** Ανάλογα με την μορφή της επιχείρησης έχουμε το λογαριασμό ατομικού ή εταιρικού κεφαλαίου . Επίσης εδώ βρίσκουμε και τους λογαριασμούς των κεφαλαίων συμπλοιοκτητών, των κεφαλαίων εταιρικών μορφών αλλά και τους λογαριασμούς εταιρικών μορφών.

**41. Αποθεματικά:** Κατά την αρμόδια νομοθετική αρχή, στη λογιστική των εταιρειών υπάρχουν διάφορα είδη αποθεματικών κεφαλαίων, τα οποία θα πρέπει να εμφανίζονται σε ξεχωριστούς λογαριασμούς ανάλογα του σκοπού τους.

**42. Αποτελέσματα εις νέο:** Ο λογαριασμός αυτός δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή λογιστική.

**43. Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίου:** Ο λογαριασμός αυτός δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή λογιστική.

**44. Προβλέψεις:** Έτσι χαρακτηρίζεται η κράτηση ορισμένου ποσού που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη αναγκών κατά την ημερομηνία σύνταξης του ισολογισμού. Στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ο λογαριασμός αυτός είναι σημαντικός εξαιτίας του αυξημένου κινδύνου αβαρίας, πρόσκρουσης και προσάραξης ενός πλοίου.

**45. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις:** Έτσι καλούνται οι υποχρεώσεις των οποίων η εξόφληση λήγει μετά το τέλος της επόμενης χρήσης. Στις ναυτιλιακές εταιρείες οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις συνήθως αφορούν λογαριασμούς τοκοχρεωλυτικών δανείων που συνάπτονται με σκοπό τη κατασκευή πλοίων.

**46.** Ο λογαριασμός αυτός δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή λογιστική.

**47.** Ο λογαριασμός αυτός δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή λογιστική.

**48. Λογαριασμοί συνδέσμου με τα υποκαταστήματα:** Σε αυτό το λογαριασμό παρακολουθούνται οι δοσοληψίες του κεντρικού με τα υποκαταστήματα, μόνο αν τα υποκαταστήματα έχουν λογιστική αυτοτέλεια.

### 3.4.1.5 Ομάδα 5η: Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Η Ομάδα 5 αφορά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, δηλαδή τις υποχρεώσεις που η προθεσμία εξόφλησης τους λήγει εντός της οικονομικής χρήσης.

50.				Προμηθευτές
51.	Κατασκευαστές	και	επισκευαστές	(Ναυπηγεία)
52.				Ασφαλιστές
53.00				Ναυλομεσίτες
54.	Υποχρεώσεις	από	φόρους	και τέλη
55.		Ασφαλιστικοί		οργανισμοί
56.	Μεταβατικοί		λογαριασμοί	παθητικού
57.				.....
58.	Λογαριασμοί		περιοδικής	κατανομής
59.		Γραμμάτια		πληρωτέα

Αναλυτικά:

**50. Προμηθευτές:** Όλα τα τρόφιμα και γενικά οτιδήποτε είναι αναγκαίο για το πλήρωμα του πλοίου ορίζεται και πραγματοποιείται από το τμήμα προμηθειών. Σε πολλές περιπτώσεις η παραγγελία γίνεται από τον πλοίαρχο. Πάραυτα η επιχείρηση με βάση τα τιμολόγια για το συγκεκριμένο λογαριασμό χρεώνει τους λογαριασμούς εφοδίων και πιστώνει το λογαριασμό προμηθευτών.

**51. Κατασκευαστές και επισκευαστές (Ναυπηγεία):** Αυτός ο λογαριασμός παρουσιάζει τις υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης που προκύπτουν από τις κατασκευές-επισκευές των πλοίων. Αυτός ο λογαριασμός λογιστικά λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος με αναλυτικούς λογαριασμούς τα ναυπηγεία και γενικά τους επισκευαστές/ναυπηγούς των πλοίων.

**52 Ασφαλιστές:** Στη ναυτιλιακή λογιστική ο λογαριασμός αυτός απεικονίζει τις

υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης που προέρχονται από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις για την ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων που διατρέχει το πλοίο. Λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών καρτελών για κάθε ασφαλιστή ξεχωριστά. Ως παθητικός λογαριασμός, πιστώνεται με τα ασφάλιστρα με χρέωση των αντίστοιχων λογαριασμών εξόδων και χρεώνεται με τις δόσεις που πληρώνονται έναντι των ασφαλιστρών.

**53 Πιστωτές διάφοροι:** Αυτός ο πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός έχει μεγάλη ποικιλία από δευτερο-τριτο-βάθμιους λογαριασμούς και περιλαμβάνει όλους τους πιστωτικούς λογαριασμούς που δεν βρίσκονται σε άλλους πρωτοβάθμιους της Ομάδας 5.  
Ενδεικτικά αναφέρουμε:

53.00		Ναυλομεσίτες
53.01	Μεσίτες	ασφαλειών
53.02	Νηογνώμονες	

**54.** Ο λογαριασμός αυτός δεν διαφέρει από τον αντίστοιχο της γενικής λογιστικής και δεν έχουν καμία ουσιαστική σημασία στη ναυτιλιακή λογιστική.

**55. Ασφαλιστικοί οργανισμοί:** Αυτός ο λογαριασμός περιλαμβάνει τους δημόσιους ασφαλιστικούς οργανισμούς (ΙΚΑ). Στη περίπτωση των ναυτιλλομένων εξαιρετη θέση κατέχει το Ναυτικό Απόμαχο Ταμείο, το οποίο βρίσκεται σε λογαριασμό του παθητικού και παρακολουθεί την εξόφληση των εισφορών προς το ταμείο αυτό.

**56.** Ο λογαριασμός αυτός δεν διαφέρει από τον αντίστοιχο της γενικής λογιστικής και δεν έχουν καμία ουσιαστική σημασία στη ναυτιλιακή λογιστική.

**57.** Ο λογαριασμός αυτός είναι κενός.

**58. Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής:** Αποβλέπει στη διευκόλυνση του προσδιορισμού των βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων. Με λίγα λόγια η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να καταγράψει τα έσοδα/έξοδα που δεν έχουν πραγματοποιηθεί αλλά είναι ήδη γνωστά.

**59.** Ο λογαριασμός αυτός δεν διαφέρει από τον αντίστοιχο της γενικής λογιστικής και δεν έχουν καμία ουσιαστική σημασία στη ναυτιλιακή λογιστική.

#### 3.4.1.6 Ομάδα 6η: Οργανικά έξοδα κατά είδος

60.	Έξοδα	διοικήσεως	(Κεντρικών	γραφείων)
61.	Αμοιβές	και	έξοδα	πληρώματος
62.	Ασφάλιστρα	πλοίου	και	ασφαλίσεως
63.	Έξοδα	συντηρήσεως	και	επισκευών
64.	Έξοδα			ταξιδιών
65.	Γενικά		έξοδα	πλοίου
66.				Αποσβέσεις

67.	Τόκοι	χρεωστικοί	και	συναφή	έξοδα
68.		Προβλέψεις			εκμετάλλευσης
69.					.....

Αναλυτικά:

**60. Έξοδα διοικήσεως:** Στη ναυτιλιακή λογιστική ο λογαριασμός αυτός περιλαμβάνει

όλα τα έξοδα των γραφείων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η λογιστική λειτουργία ταυτίζεται με τους λογαριασμούς της γενικής λογιστικής. Ωστόσο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες κατέχουν περισσότερα από ένα πλοία επιμερίζουν τα έξοδα διοίκησης με βάση κάποιο σταθερό κριτήριο όπως η χωρητικότητα του πλοίου.

**61. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος:** Ο αυτός λογαριασμός περιλαμβάνει τις αμοιβές του πληρώματος και προστίθεται στα συνολικά έξοδα του πλοίου. Οι λογιστικές εγγραφές για τις αμοιβές του πληρώματος καταχωρούνται σύμφωνα με τη μισθοδοτική κατάσταση που συντάσσει ο πλοίαρχος και περιλαμβάνεται στο λογαριασμό του (λογ/σμός 34).

**62. Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως:** Τα ασφάλιστρα είναι το σημαντικότερο έξοδο της επιχείρησης μετά από τα έξοδα προσωπικού. Υπάρχουν πολλά είδη ασφάλισης που απευθύνονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι λογιστικές εγγραφές για τα ασφάλιστρα καταχωρούνται με χρεώνοντας το λογαριασμό 62.XX και πιστώνοντας το λογαριασμό << 52 Ασφαλιστές >>.

**63. Έξοδα συντηρήσεως και επισκευών:** Αναφέρεται στα έξοδα της επιχείρησης που αφορούν τη συντήρηση του πλοίου. Τις περισσότερες φορές λειτουργεί σε συνδυασμό με τον 51 διότι στη λογιστική απεικόνιση ο 63.XX χρεώνεται και ο 51.XX πιστώνεται.

**64. Έξοδα ταξιδιών:** Σε αυτή τη κατηγορία υπάγονται όλα τα έξοδα που σχετίζονται με συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου. Συγκαταλέγονται επίσης στο δευτεροβάθμιο <<64.00 Λιμενικά δικαιώματα >>, και τον <<64.05 δικαιώματα διέλευσης διωρύγων >>.

**65. Γενικά έξοδα πλοίου:** Αναφέρεται στα έξοδα που απαιτούνται για τη λειτουργία του πλοίου ως αυτοτελή επιχείρηση. Στη κατηγορία αυτή συναντάμε επίσης έξοδα από Τέλη τηλεγραφημάτων, έξοδα ηλεκτροπαραγωγής, έξοδα ύδρευσης κ.α."

**66. Αποσβέσεις:** Οι απόσβεσεις ως όρος είναι ιδιαίτερα γνωστός στα λογιστικά δεδομένα καθώς σε κάθε επιχείρηση όλα τα πάγια στοιχεία υπόκεινται στη διαδικασία της απόσβεσης. Λογιστικά χρεώνεται ο λογαριασμός 66.XX και πιστώνεται ο αντίστοιχος του <<17.99.XX Αποσβεσμένα πλοία >> .

Τύπος αποσβέσεων:

$$\text{Ετήσια απόσβεση} = \frac{\text{Αξία κτήσης πλοίου} - \text{Υπολειμματική αξία}}{\text{Παραγωγικά χρόνια ζωής}}$$

\*Υπολειμματική αξία = είναι η αξία που έχει το πλοίο όταν προορίζεται για διάλυση

**67.** Ο λογαριασμός δεν εμφανίζει κανένα ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή λογιστική.

68.Ο λογαριασμός δεν εμφανίζει κανένα ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή λογιστική.

#### 3.4.1.7 Ομάδα 7η: Οργανικά έσοδα κατά είδος

Στην Ομάδα 7 συναντάμε τα έσοδα των επιχειρηματικών εργασιών της επιχείρησης με βασικότερο των ναυλών τόσο στην εμπορική όσο και την επιβατηγό ναυτιλία.

70.	Ναύλοι	και	μισθώματα
71.			Σταλίες
72.	Έσοδα	καθαρισμού	κυτών
73.	Επισταλίες(Αντίθετος		λογαριασμός)
74.	Διάφορα	έσοδα	εκμεταλλεύσεως
75.	Έσοδα	παρεπόμενων	ασχολιών
76.		Έσοδα	κεφαλαίων
77.			.....
78.			.....
79.	Οργανικά	έσοδα	κατ' είδος υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων

Αναλυτικά:

**70. Ναύλοι και μισθώματα:**Ναύλοι ή ναυλώσεις είναι η συμφωνία μεταξύ του ιδιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου, δηλαδή του εκναυλωτή, με τον ναυλωτή με αυτόν δηλαδή που θέλει να μεταφέρει ένα φορτίο, έναντι χρηματικού ποσού, που λέγεται Ναύλος. Η συμφωνία που υπογράφεται καλείται Ναυλοσύμφωνο, στο οποίο καθορίζονται, τα είδη και η ποσότητα του φορτίου, ο λιμένας φόρτωσης-εκφόρτωσης, το χρονικό διάστημα της μεταφοράς, το ποσό και ο χρόνος πληρωμής του ναύλου. Επομένως η μορφή των ναύλων εξαρτάται από τη σύμβαση που έχει υπογραφεί. Στη κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης και το μίσθωμα, συμφωνία όπου το πλοίο ναυλώνεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

**71. Σταλίες:** Ο λογαριασμός αυτός αφορά την αποζημίωση που λαμβάνει η ναυτιλιακή επιχείρηση από το ναυλωτή/ μισθωτή για τις επιπλέον μέρες που χρησιμοποίησε το πλοίο πέρα από τη προκαθορισμένη συμφωνία που όριζε το ναυλοσύμφωνο.

**72. Έσοδα καθαρισμού κυτών:** Πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της ναύλωσης των φορτηγών πλοίων και αφορά το καθάρισμα των αμπαριών. Η συγκεκριμένη εργασία δεν αποτελεί επιπλέον έξοδο για την επιχείρηση, αλλά έσοδο που καταβάλλεται από το ναυλωτή.

**74. Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως πλοίου:** Μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να δημιουργεί έσοδα από δευτερογενής παράγοντες εκτός αυτών των βασικών της λειτουργιών. Τέτοια έσοδα προκύπτουν από τόκους καταθέσεων, πωλήσεις-μισθώματα ακινήτων κ.α. . Από λογιστικής πλευράς αυτά μεταφέρονται στο λογαριασμό <<79.Αποτελέσματα χρήσης>> γιατί δεν αφορούν την εκμετάλλευση

ενός πλοίου αλλά το σύνολο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

75. Δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή λογιστική.

76. Δεν υφίσταται

77. Δεν υφίσταται

79: Δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή λογιστική.

### 3.4.1.8 Ομάδα 8η: Λογαριασμοί αποτελεσμάτων

Κατά τις αρχές του Ε.Γ.Λ.Σ, η Ομάδα 8 περιλαμβάνει τους λογαριασμούς που προσδιορίζουν το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης.

80.		Γενική		εκμετάλλευση
81.	Έκτακτα	και	ανόργανα	αποτελέσματα
82.	Έξοδα	και	έσοδα προηγούμενων	χρήσεων
83.	Προβλέψεις	για	έκτακτους	κινδύνους
84.	Έσοδα	από	προβλέψεις προηγούμενων	χρήσεων
85.	Αποσβέσεις	παγίων	μη ενσωματωμένων στο λειτουργικό	κόστος
86.		Αποτελέσματα		χρήσεως
87.				.....
88.		Αποτελέσματα	προς	διάθεση
89.				Ισολογισμός

Αναλυτικά:

**80. Γενική εκμετάλλευση:** Χρησιμοποιείται στο τέλος της χρήσης όπως ορίζει το Ε.Γ.Λ.Σ. . Ο λογαριασμός 80 μαζί και 86, αποτελούν αναπόσπαστο συμπλήρωμα του ισολογισμού.

**81. Έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα:** Εδώ καταχωρούνται ως έκτακτα και ανόργανα έξοδα, έσοδα, ζημιές αλλά και τα έκτακτα κέρδη.

**82. Έξοδα και έσοδα προηγούμενων χρήσεων:** Εδώ καταχωρούνται τα έξοδα και τα έσοδα που πραγματοποιούνται στη τρέχουσα χρήση αλλά η δημιουργία τους είναι αποτέλεσμα εργασίας που πραγματοποιήθηκε σε προηγούμενη χρήση.

**83. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους:** Δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον ενώ η λειτουργία του ταυτίζεται με αυτή του <<44.ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ>>

**84. Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων:** Δεν παρουσιάζει



ενδιαφέρον ενώ η λειτουργία του ταυτίζεται με αυτή του <<44.ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ>>.

**85. Αποσβέσεις παγίων μη ενσωματωμένων στο λειτουργικό κόστος:** Εδώ καταχωρούνται οι αποσβέσεις των παγίων περιουσιακών στοιχείων που δεν ενσωματώνονται στο λειτουργικό κόστος. Δηλαδή καταχωρούνται οι πρόσθετες αποσβέσεις που προβλέπονται από την νομοθεσία.

**86. Αποτελέσματα χρήσεως:** Χρησιμοποιείται στο τέλος της χρήσης και ορίζεται από την κατάσταση αποτελεσμάτων. Δηλαδή καταχωρείται το κέρδος-ζημία της επιχείρησης.

**87. Κενός**

**88. Αποτελέσματα προς διάθεση:** Χρησιμοποιείται στο τέλος της χρήσης όταν υπάρχει διάθεση κερδών και καταρτίζεται πίνακας διάθεσης κερδών.

**89. Ισολογισμός:** Χρησιμοποιείται στο τέλος της χρήσης και καταρτίζεται υποχρεωτικά η κατάσταση ισολογισμού της χρήσης κατά το Ε.Γ.Λ.Σ. .

#### 3.4.1.9 Ομάδα 9η: Σχέδιο λογαριασμών της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως

90.	Διάμεσοι	αντικριζόμενοι	λογαριασμοί
91.	Ανακατάταξη	εξόδων	εσόδων
92.	Κέντρα	κόστους	και κέντρα κέρδους
93.	(θέσεις)	Κόστος	ταξιδίων
94.			Αποθέματα
95.			Αποκλίσεις
96.	Έσοδα	Μικτά αναλυτικά	αποτελέσματα
97.	Διαφορές	ενσωματώσεως	και καταλογισμού
98.		Αναλυτικά	αποτελέσματα
99.	Αναλυτική λογιστική εκμεταλλεύσεως	άλλων κέντρων	(Υποκαταστημάτων - Γραφείων)

#### 3.4.1.10 Ομάδα 10η: Λογαριασμοί τάξεως

00.	Δε	χρησιμοποιείται
01.	Αλλότρια	περιουσιακά στοιχεία
02.	Χρεωστικοί λογαριασμοί	εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
03.	Απαιτήσεις	από αμοτεροβαρείς συμβάσεις
04.	Διάφοροι λογαριασμοί	πληροφοριών χρεωστικοί
05.	Δικαιούχοι	αλλότριων περιουσιακών στοιχείων
06.	Πιστωτικοί λογαριασμοί	εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
07.	Υποχρεώσεις	από αμοτεροβαρείς συμβάσεις
08.	Διάφοροι λογαριασμοί	πληροφοριών πιστωτικοί
09.	Λογαριασμοί τάξεων υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων	

#### 3.4.2 Ανάλυση του λογαριασμού <<34.Πλοιάρχων>>.

Λογαριασμός πλοίαρχου λέγεται η έκθεση που υποβάλει ο πλοίαρχος του πλοίου για λογαριασμό της ναυτιλιακής επιχείρησης και αφορά την οικονομική διαχείριση του πλοίου σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Επομένως ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής όλων των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στην επιχείρηση. Από τη μεριά της η επιχείρηση πιστώνει χρηματικά εμβάσματα στον πλοίαρχο, για την κάλυψη των αναγκών του πλοίου (Πετροπούλου Γ., Ασβεστά Σ).

Στην έκθεση παρουσιάζονται μεταξύ άλλων:

- η μισθοδοτική κατάσταση του πληρώματος
- η περιγραφή παραλαβών των διάφορων υλικών-εφοδίων
- η ανάλυση δαπανών της τροφοδοσίας του πληρώματος
- η ανάλυση οποιασδήποτε δαπάνης

Οι τρόποι σύνταξης του λογαριασμού πλοίαρχων είναι δύο:

- Όταν υπόλογος-διαχειριστής της μισθοδοσίας του πληρώματος είναι ο πλοίαρχος.**

Στην περίπτωση αυτή, ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής όλων των απαραίτητων εξόδων του πλοίου και της μισθοδοσίας του πληρώματος. Ο πλοίαρχος πρέπει να χρεώσει τον πλοιοκτήτη με το σύνολο της μισθοδοσίας του πληρώματος ανεξάρτητα από το αν τα χρήματα έχουν καταβληθεί στο προσωπικό. Ο λογαριασμός 34 λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός, με δευτεροβάθμιους τους προσωπικούς λογαριασμούς του κάθε πλοίαρχου, με τίτλο το όνομα του πλοίαρχου και του πλοίου.

Η χρέωση του λογαριασμού 34 γίνεται με:

- τα χρηματικά ποσά που λαμβάνει ο πλοίαρχος
- τις προκαταβολές που δύνονται από τον πλοιοκτήτη-διαχειριστή στα νέα μέλη του πληρώματος
- τα εμβάσματα που στέλνονται από τα μέλη του πληρώματος στις οικογένειες και τα συγγενικά τους πρόσωπα
- την αξία των ειδών του κυλικείου, του οποίου η διαχείριση υπάγεται στην εποπτεία του πλοίαρχου και χρεώνεται από τον πλοιοκτήτη
- τα ποσά της μισθοδοσίας του πληρώματος που για διάφορους λόγους έχουν κρατηθεί από τον πλοίαρχο
- τις κρατήσεις που έχει υπολογίσει και παρακρατήσει ο πλοίαρχος από το πλήρωμα του υπέρ τρίτων
- πιστωτικά τιμολόγια των μελών του πληρώματος που έφυγαν από το πλοίο χωρίς να πληρωθούν

Η πίστωση του 34 γίνεται με:

- τα διάφορα έξοδα που πλήρωσε ο πλοίαρχος
- τις πληρωμές που έκανε μετά από εντολή της επιχείρησης σε διάφορα πρόσωπα
- τις αγορές σε τρόφιμα και εφόδια
- τις δαπάνες που πλήρωσε για τις επισκευές του πλοίου
- τις ακαθάριστες αποδοχές του πληρώματος

## **2. Όταν ο πλοίαρχος είναι υπόλογος μόνο για τα που εισπράττει και πληρώνει.**

Στην περίπτωση αυτή, ο λογαριασμός 34 χρεώνεται και πιστώνεται με τα ίδια στοιχεία που προαναφέραμε στην πρώτη περίπτωση, με διαφορά ότι εφαρμόζεται από αλλοδαπούς πλοίαρχους. Η διαφορά έγκειται στο γεγονός πως εδώ ο πλοίαρχος χρεώνει και πιστώνει μόνο τα ποσά που εισπράττει και πληρώνει .

Σε αυτή τη διαδικασία:

- το λογιστήριο για τα εμβάσματα που στέλνει στις οικογένειες των μελών του πληρώματος, χρεώνει τον λογαριασμό <<33.ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ>> αντί του <<34.ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ>> και συγκεκριμένα τον <<33.03 Προκαταβολές Πληρώματος>>
- το λογιστήριο για τα ποσά που πληρώνει για τη μισθοδοσία, χρεώνει αντί του λογαριασμού 34 τον <<53.ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ>> και συγκεκριμένα τον <<53.05 Αμοιβές Πληρώματος Πληρωτέες>>
- στο λογαριασμό του πλοίαρχου καταχωρείται το καθαρό ποσό πληρωμών της μισθοδοσίας που καταβλήθηκε στον πλήρωμα από τον ίδιο.

## **3.5 Κόστος**

Απαραίτητη προϋπόθεση για την παραγωγή κάποιου αγαθού ή την παροχή κάποιας υπηρεσίας είναι ο συνδιασμός δυνάμεων και υλικών μέσων, δηλαδή της συνεργασίας όλων των συντελεστών παραγωγής που είναι η φύση, το κεφάλαιο και η εργασία. Όσον αφορά το κόστος, αυτό είναι το σύνολο των οικονομικών θυσιών που απαιτούνται ώστε να παραχθεί ένα προϊόν ή μια υπηρεσία.

Στο κόστος περιλαμβάνονται τα έξοδα :

- - Αμοιβές
  - Υπηρεσίες
  -
- Ύλες  
προσωπικού  
τρίτων  
Τόκοι

- 
- 
- 

Αποσβέσεις  
Ασφάλιστρα  
Φόροι

### 3.6 Προβλήματα εφαρμογής της Ναυτιλιακής Λογιστικής

Μερικά από τα προβλήματα που εμφανίζονται στην εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής είναι (Θαλασσινός Ε.,Λιάπης Κ.):

- η μη ανάπτυξη Ενιαίου Κλαδικού Λογιστικού Σχεδίου(ΕΚΛΣ) για τις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις(ΝΕ).Αποτέλεσμα αυτού είναι η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να χρησιμοποιεί το δικό της σχέδιο,πάντοτε του ΕΓΛΣ,καθιστώντας δυσχερείς τις συγκρίσεις μεταξύ των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου.
- Η επιβολή της φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κυρίως επί της χωρητικότητας (tonnage) και όχι επί των κερδών κάνοντας μη απαραίτητα τη φορολογική λογιστική και το ΚΒΣ.
- Η χρησιμοποίηση δύο συνήθως λογιστικών στις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις:
- Λογιστική του πλοίου, η οποία είναι συνήθως απλογραφική είτε εσόδων-εξόδων είτε αγορών-δαπανών
- Λογιστική της ΝΕ , η οποία τηρεί διπλογραφικά στην έδρα της επιχείρησης.
- Η κατοχή μια ΝΕ πολλών υποκαταστημάτων-γραφείων σε άλλα μέρη του κόσμου,με αποτέλεσμα λογιστικών προβλημάτων Εσωτερικής Ενοποίησης των Λογαριασμών.
- Η ευρεία χρήση από τη ναυτιλιακή λογιστική της λογιστικής συναλλάγματος με πολύπλοκους αναλυτικούς λογιστικούς χειρισμούς,ανάλογα του βαθμού λογιστικής οργάνωσης της ΝΕ.

### 3.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό μελετήσαμε την Ναυτιλιακή Λογιστική με βάση τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα.Συγκεκριμένα αναφέραμε την διάκριση της Ναυτιλιακής Λογιστικής σε Γενική,Αναλυτική και Διοικητική,παρουσιάσαμε τα βοηθητικά βιβλία που κρατούν μόνο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τέλος παραθέσαμε και αναλύσαμε το Ναυτιλιακό Λογιστικό Σχέδιο.Έτσι λοιπόν, με το κεφάλαιο 3 καλύψαμε τον δεύτερο σκοπό της πτυχιακής μας εργασίας,δηλαδή την μελέτη της Ναυτιλιακής Λογιστικής όπως ορίζουν τα ΕΛΠ.



## Κεφάλαιο 4ο

### 4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.

#### 4.1 Η έννοια της χρηματοοικονομικής.

Χρηματοοικονομική είναι η λογιστική που ασχολείται με τον εντοπισμό, την καταχώρηση, την επεξεργασία και τη μέτρηση οικονομικών γεγονότων μιας επιχείρησης. Ασχολείται επίσης με την σύνταξη και παρουσίαση ειδικών εκθέσεων, που βοηθούν διάφορους ενδιαφερόμενους (όπως μέτοχοι, διοίκηση, επενδυτές, πιστωτές, πελάτες, προμηθευτές κλπ ) να λαμβάνουν ορθολογικές οικονομικές αποφάσεις (Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν, 2008).

Οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις αναφέρονται κυρίως:

- στην χρηματοοικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης ( Ισολογισμός)
- στα αποτελέσματα δράσεων της επιχείρησης (Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης (ΚΑΧ))

Μεταξύ των αποφάσεων που λαμβάνονται από τους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων, περιλαμβάνονται:

- Απόφαση για αγορά ή πώληση μιας μετοχής.
- Αξιολόγηση της διοίκησης μιας επιχείρησης σχετικά με την διαχείριση εταιρικών υποθέσεων.
- Απόφαση για εξαγορά, συγχώνευση ή πώληση μιας επιχείρησης ή τμήματος αυτής.
- Απόφαση χορήγησης δανείου και προσδιορισμός των όρων (επιτοκίου, εγγύησης, κλπ).
- Επιχειρηματικές αποφάσεις (εισαγωγή νέων προϊόντων, απόσυρση παλαιών, πιστωτική πολιτική κλπ).
- Διαμόρφωση απαιτήσεων για τυχόν μισθολογικές ασκήσεις.
- Διαμόρφωση της κρατικής οικονομικής πολιτικής.

#### 4.2 Η έννοια του κέρδους

Όταν το σύνολο των εσόδων μιας επιχείρησης είναι μεγαλύτερο από το οικονομικό της κόστος, τότε η επιχείρηση έχει καθαρό οικονομικό κέρδος. Αυτό το κέρδος πρέπει να διακριθεί από το λογιστικό που βρίσκεται από το σύνολο των εσόδων, αν αφαιρεθεί το εμφανές/λογιστικό κόστος.

Στην οικονομική επιστήμη κέρδος ονομάζεται το οικονομικό ή καθαρό κέρδος, δηλαδή το κέρδος που πραγματοποιείται επιπλέον του φυσιολογικού, το οποίο είναι

απαραίτητο για τη συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και περιλαμβάνεται στο κόστος.

Το οικονομικό κέρδος είναι μικρότερο του λογιστικού, ενώ το οικονομικό κόστος είναι μικρότερο του λογιστικού. (Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν, 2008).

Τύπος:

**Αφανές Κόστος**(περιλαμβάνει το φυσιολογικό κέρδος) + **Εμφανές Κόστος** = **Οικονομικό κόστος ή Κόστος ευκαιρίας+Οικονομικό κέρδος =Συνολικό Έσοδο**

Επίσης:

**Λογιστικό Κέρδος+Λογιστικό Κόστος(=εμφανές κόστος)=Συνολικό Έσοδο**

#### 4.2.1 Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης(ΚΑΧ)

Κατά τον Αριστοτέλη Γ. Κοντάκο, η ΚΑΧ είναι μια έκθεση που περιέχει συνοπτικές πληροφορίες για τα έσοδα, τα κέρδη, τα έξοδα και τις ζημιές που έγιναν σε μια συγκεκριμένη λογιστική χρήση. Το περιεχόμενο μιας ΚΑΧ διαιρείται σε δυο μέρη. Στο ένα μέρος δίνονται τα στοιχεία των λογαριασμών των λειτουργικών εσόδων και εξόδων, εκείνων δηλαδή των στοιχείων που προσδιορίζουν το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης. Στο άλλο μέρος δίνονται οι λογαριασμοί των μη λειτουργικών εσόδων και κερδών, καθώς και των λειτουργικών εξόδων και ζημιών. Η κατάσταση των λειτουργικών εξόδων παρουσιάζεται κατά είδος ή λειτουργία. Στην κατάταξη εξόδων κατ'είδος, τα έξοδα είναι κατανεμημένα με βάση το είδος πχ ενοίκια, χρεωστικοί τόκοι, αποσβέσεις, έξοδα μεταφοράς κλπ.

Η παράθεση των εσόδων και των εξόδων στην ΚΑΧ είναι:

+ Έσοδα από λοιπές συνήθειες δραστηριότητες

- Έξοδα κατ'είδος

= Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης

Κατάταξη εξόδων κατά λειτουργία.

Στην κατάσταση λειτουργικών εξόδων κατά λειτουργία, τα έξοδα ομαδοποιούνται σε δυο κατηγορίες:

- έξοδα διοικητικής λειτουργίας, ερευνών και ανάπτυξης, διάθεσης αποθεμάτων
- έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας

**Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης:**

Πωλήσεις ( προϊόντων ή παροχής υπηρεσιών)

1. κόστος πωληθέντων
  - = Μικτό αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης (μικτό κέρδος/ζημιά)
  - + Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης
1. Έξοδα διοίκησης
2. Έξοδα λειτουργίας ερευνών-ανάπτυξης
3. Έξοδα διάθεσης
  - = Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (λειτουργικά έσοδα / έξοδα)
  - + πιστωτικοί τόκοι
  - + Έσοδα συμμετοχών και χρεογράφων
  - + Κέρδη από πώληση συμμετοχών και χρεογράφων
1. Χρεωστικοί τόκοι
2. Έξοδα συμμετοχών και χρεογράφων
3. Ζημιές από πώληση συμμετοχών και χρεογράφων
  - = Αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης Κέρδη ή Ζημιές Χρηματοοικονομικής Λειτουργίας ή Κέρδη ή Ζημιές Χρήσης προ Φόρων.

#### 4.2.2 Ισολογισμός

Ισολογισμός είναι η λογιστική κατάσταση, στην οποία εμφανίζονται συνοπτικά το είδος και η αξία των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης σε ορισμένο χρονικό διάστημα (συνήθως 31/12 ή 30/06 κάθε έτους), αποτυπωμένα σε κοινό νόμισμα. Ονομάζεται επίσης και δήλωση οικονομικής κατάστασης, επειδή παρουσιάζει όλα τα περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στην επιχείρηση, τον τρόπο που τα απέκτησε και την καθαρή της θέση. Κάθε φυσικό πρόσωπο που κατέχει μετοχές μιας επιχείρησης οφείλει να γνωρίζει τη δομή του ισολογισμού και να ξέρει να τον αναλύει (Κοντάκος Α.Γ., 2009).

Ο Ισολογισμός στοχεύει στην παροχή πληροφοριών σε τρεις βασικούς παράγοντες:

- στη διοίκηση της επιχείρησης
- στους μετόχους
- και στο κράτος

Και οι τρεις επιθυμούν να μάθουν το οικονομικό αποτέλεσμα και πως επηρέασαν οι κινήσεις τις προηγούμενης χρονιάς την περιουσία της επιχείρησης, ώστε να συνεχιστούν οι σωστές και να αλλάξουν οι λάθος κινήσεις στο μέλλον.



Απαραίτητες προϋποθέσεις για την κατάρτιση ενός ισολογισμού είναι:

- Ειλικρίνεια
- Σαφήνεια
- Συνέπεια
- Συγκρισιμότητα

**Οι Ισολογισμοί ανάλογα με την περιοδικότητα του διακρίνονται σε:**

- τακτικούς (καταρτίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και στο τέλος συνήθως κάθε λογιστικής χρήσης)
- έκτακτους (καταρτίζονται συνήθως σε περιπτώσεις συγχώνευσης, εκκαθάρισης ή πτώχευσης μιας επιχείρησης)

Ο Ισολογισμός αποτελείται από δύο στήλες που ονομάζονται Ενεργητικό και Παθητικό. Στο παθητικό απεικονίζονται οι πηγές προέλευσης των κεφαλαίων που διαχειρίζεται η επιχείρηση, και το Ενεργητικό το που είναι επενδυμένα. Το Ενεργητικό πρέπει να ισούται με το Παθητικό.

**Μια επιχείρηση χρωστά:**

- Στους μετόχους το κεφάλαιο που κατέβαλλαν, αλλά και τα κέρδη που δεν έδωσε (αποθεματικά)
- Στις τράπεζες τα μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα δάνεια που της χορήγησαν
- Στους προμηθευτές τα αγορασθέντα με πίστωση προϊόντα ή υπηρεσίες
- Στο δημόσιο τους φόρους που πρόκειται να καταβάλει κλπ.

**Η επιχείρηση τοποθετεί τα χρηματά της σε :**

- πάγια στοιχεία (κτίρια, μηχανήματα, κλπ)
- αποθέματα (εμπορεύματα, πρώτες ύλες)
- απαιτήσεις (χρέη πελατών κ.α.)
- ταμείο
- χρεόγραφα (μετοχές, ομόλογα)
- συμμετοχές σε άλλες επιχειρήσεις

Πριν τη δημιουργία του ισολογισμού διενεργούμε απογραφή, δηλαδή λεπτομερή καταγραφή των στοιχείων της Ομάδας 2 (πάγια, εμπορεύματα, κ.α.), όλων των περιουσιακών στοιχείων, των πληρωτέων και εισπρακτέων επιταγών, των υποχρεώσεων και απαιτήσεων. Με την απογραφή γίνεται η αριθμητική καταμέτρηση

και ο προσδιορισμός της χρηματικής αξίας των στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού. Τα στοιχεία που προκύπτουν καταχωρούνται στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών μέχρι 20/02 ή όταν κλείνει η διαχειριστική χρήση.

Γενικά μια επιχείρηση απέναντι στο νόμο είναι νομικό πρόσωπο κατ'αναλογία προς την έννοια του φυσικού προσώπου. Νομικά γεννιέται με την δημιουργία συμβολαίου, καταχωρείται σε βιβλία που τηρούνται από το κράτος, ζει, αποκτά περιουσία, διέπεται από νόμους κλπ και <<πεθαίνει>> σε προκαθορισμένη ημερομηνία ή αν το επιθυμήσουν οι ιδιοκτήτες της ή αν δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

Με την σύσταση της μιας επιχείρησης αποκτά το αρχικό της κεφάλαιο, το οποίο καταβάλλεται από τους μετόχους, και το οποίο επιστρέφει σε αυτούς με τη λήξη της. Επίσης, στους μετόχους κάθε χρόνο καταβάλλει τα κέρδη που πραγματοποιεί, ενώ όσα από τα κέρδη δεν μοιράζονται μένουν στην επιχείρηση ως αποθεματικά.

Κατά την λειτουργία της, συχνά δανείζεται χρήματα από τράπεζες και άλλους. Όταν το διάστημα αποπληρωμής των χρημάτων διαρκεί κάποια έτη, ονομάζεται μακροπρόθεσμος δανεισμός, ενώ όταν διαρκεί κάποιους μήνες, βραχυπρόθεσμος δανεισμός.

Οι επιχειρήσεις από τις οποίες αγοράζει υλικά αγαθά και πρώτες ύλες ονομάζονται προμηθευτές.

Τα χρήματα που αποκτά μια επιχείρηση από τις οικονομικές συναλλαγές της, τοποθετούνται στο ταμείο. Με τα χρήματα αυτά αγοράζει πάγια, εμπορεύματα, ομόλογα, συμμετοχές, και παρέχει πιστώσεις στους πελάτες της.

## Δομή Ισολογισμού

<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>	<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>
<b>Πάγιο Ενεργητικού</b>	<b>Κεφάλαια</b>
Ασώματες ακινητοποιήσεις	Ίδια κεφάλαια
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	Αποθεματικά
Συμμετοχές (κ.α. απαιτήσεις)	Λοιπά
<b>Κυκλοφορούν Ενεργητικό</b>	
Αποθέματα	
Απαιτήσεις	<b>Προβλέψεις</b>
Χρεόγραφα	<b>Υποχρεώσεις</b>
Διαθέσιμα	Μακροπρόθεσμες
	Βραχυπρόθεσμες
<b>Μεταβατικοί Λογ/σμοί Ενεργητικού</b>	<b>Μεταβατικοί Λογ/σμοί Παθητικού</b>
Χρεωστικοί και λοιποί λογ/σμοί τάξεως	Πιστωτικοί και λοιποί λογ/σμοί τάξεως

## Περιεχόμενο Ενεργητικού

- Πάγια:** είναι τα στοιχεία που αποκτά η επιχείρηση, τα οποία κατέχει μακροχρόνια και τα χρησιμοποιεί για την παραγωγή. Διακρίνονται σε:
  - Ασώματες ακινητοποιήσεις ή άυλα περιουσιακά στοιχεία:* όπως η φήμη, η υπεραξία κ.α
  - Ενσώματες ακινητοποιήσεις ή υλικά πάγια στοιχεία:* πχ κτίρια, μηχανήματα κλπ
  - Έξοδα πολυετούς απόσβεσης, έξοδα ίδρυσης*
  - Συμμετοχές* (μετοχές σε άλλες επιχειρήσεις)
  - Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις* από τρίτους με προθεσμία λήξης μετά το τέλος της επόμενης χρήσης.

**2. Κυκλοφοριακά ενεργητικά στοιχεία:** είναι τα περιουσιακά στοιχεία που αποκτά η επιχείρηση με σκοπό την πώληση τους. Είναι ταχείας κυκλοφορίας και η αξία τους επανακτάται εντός του έτους. πχ αποθεματικά, ταμείο πελάτες, γραμμάτια εισπρακτέα, κ.α.

**3. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού:** είναι λογαριασμοί που δημιουργούνται στο τέλος της χρήσης με σκοπό τη χρονική τακτοποίηση των εσόδων και των εξόδων.

**4. Λογαριασμοί τάξης ενεργητικού:** είναι λογαριασμοί που παρακολουθούν σημαντικές πληροφορίες και που δημιουργούν δεσμεύσεις, χωρίς άμεση ποσοτική μεταβολή των περιουσιακών στοιχείων.

## Περιεχόμενο Παθητικού

- Ίδια κεφάλαια ή καθαρή περιουσία:** κεφάλαιο επιχείρησης, διαφορά έκδοσης μετοχών, διαφορές αναπροσαρμογής, επιχορηγήσεις επενδύσεων, αποθεματικά, αποτελέσματα εις νέον και τα ποσά αύξησης μετοχικού κεφαλαίου.
- Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους και έξοδα:** είναι η δέσμευση ορισμένου ποσού για τυχόν μελλοντικές ζημιές ή έξοδα.
- Υποχρεώσεις:** προμηθευτές, γραμμάτια πληρωτέα, τράπεζες κ.α. με προθεσμία λήξης εντός της επόμενης χρήσης.
- Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού:** ίδιοι με τους αντίστοιχους του ενεργητικού.
- Λογαριασμοί τάξης παθητικού:** ίδιοι με τους αντίστοιχους του ενεργητικού. Συλλειτουργούν με τους λογαριασμούς τάξης του ενεργητικού.

Το κλείσιμο του ισολογισμού γίνεται εντός 3 μηνών για ατομικές, Ο.Ε , ΕΠ.Ε και κοινοπραξίες και εντός 4 μηνών για Α.Ε και συνεταιρισμούς.

Λογαριασμοί είναι το μέσον που επινόησε η λογιστική για την καταγραφή, απεικόνιση και παρακολούθηση των μεταβολών των περιουσιακών στοιχείων. Οι λογαριασμοί χωρίζονται σε χρέωση και πίστωση. Η μεταξύ τους διαφορά δίνει το υπόλοιπο. Αν το άθροισμα των ποσών της χρέωσης είναι μεγαλύτερο έχουμε χρεωστικό υπόλοιπο, και αν είναι μικρότερο έχουμε πιστωτικό. Οι λογαριασμοί στους οποίους υποδιαιρείται ένας γενικός λογαριασμός λέγονται ειδικοί ή αναλυτικοί και σπάνε σε πρωτοβάθμιους, δευτεροβάθμιους κλπ .

Ημερολόγιο είναι το λογιστικό βιβλίο της επιχείρησης στο οποίο καταχωρούνται όλες οι οικονομικές ενέργειες της επιχείρησης κατά ορισμένη σειρά, τάξη και χρονολογικά. Γενικό καθολικό είναι το αρχείο που περιλαμβάνει όλους τους λογαριασμούς της επιχείρησης. Η τήρηση τους είναι υποχρεωτική από το νόμο και οι λογαριασμοί του ενικού καθολικού ενημερώνονται από τις εγγραφές του ημερολογίου.

Πίνακας 1: Συνοπτικός Ισολογισμός.

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ					
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		ΧΡΗΣΗ 200?	ΧΡΗΣΗ 200?	ΠΑΘΗΤΙΚΟ	
				ΧΡΗΣΗ 200?	
				<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	
Μείον αποσβέσεις		0,00	0,00		
<b>Σύνολο Παγίου Ενεργητικού</b>				II Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,00
I Αποθέματα		0,00	0,00	<b>Σύνολο υποχρέσεων</b>	0,00
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>					
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>					
				<b>Σύνολο</b>	
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)				Κέρδη προς Διάθεση ή Ζημιές Εις Νέο	0,00
<b>Μικτά Αποτ/τα (Κέρδη) Εκμετ/σεως</b>					0,00
Πλέον : Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης				1. Τακτικό αποθεματικό	0,00
<b>Σύνολο</b>				5. Ειδικά και Έκτακτα Αποθεματικά	0,00
Μείον: 1. Εξοδα Διοικητικής Λειτουργυ.				<b>Σύνολο</b>	0,00
<b>Μερικά Αποτ/τα (Ζημιές) Εκμετ/σεως</b>					
<b>Πλέον</b>					
<b>Μείον:</b>		0,00	0,00		
<b>Ολικά Αποτ/τα (Ζημιές) Εκμετ/σεως</b>					
<b>III. ΈΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</b>					
<b>Μείον:</b>					
<b>Οργανικά &amp; Έκτακτα Αποτελέσματα</b>					
Μείον : Σύνολο Αποσβέσεων Παγίων Στοχ.					
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛ. ( ΚΕΡΔΗ ή ΖΗΜΙΕΣ) ΧΡΗΣΕΩΣ</b>					

(Πηγή : Άγνωστη)

#### 4.2.3 Πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων

Στον πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων δίνονται πληροφορίες σχετικά με το ποσό των κερδών και σε ποιους διανέμεται στην παρούσα και προηγούμενη λογιστική χρήση. Τα κέρδη διάθεσης μιας ΑΕ αποτελούνται από (Κοντάκος Α.Γ, 2009):

- τα κέρδη της παρούσας χρήσης

- τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρήσεων που διανέμονται στην παρούσα
- τα αποθεματικά που διανέμονται στην παρούσα χρήση
- το φόρο εισοδήματος

Μετά την αφαίρεση φόρων, ένα μέρος των κερδών μένει στα αποθεματικά της επιχείρησης και το υπόλοιπο διανέμεται στους μετόχους της επιχείρησης ως μέρισμα, στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ως αμοιβή, ενώ το αδιανέμητο ποσό των κερδών ή αλλιώς τα κέρδη εις νέο, τα οποία ενσωματώνονται στα κέρδη της εππόμενης χρήσης, για τον προσδιορισμό των κερδών προς διάθεση.

#### 4.2.4 Κατάσταση ταμειακών ροών

Αναλύει τις χρηματικές εισροές και εκροές της επιχείρησης σε τρεις κατηγορίες (Κοντάκος Α.Γ., 2009) :

- Μετρητά από δραστηριότητες εκμετάλλευσης: είναι τα καθαρά έσοδα από την κύρια δραστηριότητα της επιχείρησης.
- Μετρητά από επενδυτικές δραστηριότητες: μέσω αυτών παρατηρείται η πολιτική της επιχείρησης σχετικά με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και το καθαρό κεφάλαιο της επιχείρησης.
- Μετρητά από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες: δείχνουν την ικανότητα της επιχείρησης να αντλεί μετρητά μέσω της χρηματοπιστωτικής αγοράς, αλλά και την ικανότητα της να εξοφλεί δάνεια και τόκους.

#### Οι ταμειακές εισροές προέρχονται από:

##### **Εκμετάλλευση:**

- καθαρά έσοδα
- αποσβέσεις και τοκοχρεολύσια
- μελλοντικούς φόρους και μισθούς
- αποθέματα

##### **Επενδύσεις:**

- πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων
- πωλήσεις χρεογράφων
- μετρητά από θυγατρικές και δραστηριότητες του εξωτερικού

##### **Χρηματοδότηση:**

- εκδόσεις νέων χρεογράφων
- αύξηση βραχυπρόθεσμων χρεών και δανείων

**Οι ταμειακές εκροές προέρχονται από:**

**Εκμετάλλευση:**

- καθαρά έσοδα
- καταβληθέντες φόροι εισοδήματος
- αποθέματα

**Επενδύσεις:**

1. κεφαλαιουχικές δαπάνες
2. κεφάλαιο κίνησης
3. αγορά περιουσιακών στοιχείων όπως τα κτίρια

**Χρηματοδότηση:**

- τόκους από δάνεια
- εξόφληση κεφαλαίου δανείων
- αγορά χρεογράφων
- πώληση χρεογράφων

#### 4.3 Αριθμοδείκτες

Οι αριθμοδείκτες ή αλλιώς χρηματοοικονομικοί δείκτες είναι το πηλίκο των επιλεγμένων αριθμητικών τιμών των οικονομικών καταστάσεων της επιχείρησης. Σκοπός κατάρτισης τους είναι ο προσδιορισμός της πραγματικής θέσης ή της αποδοτικότητας των διαφόρων τμημάτων ή ολόκληρων τομέων μιας οικονομικής μονάδας και εντέλει της πραγματικής κατάστασης ολόκληρης της οικονομικής μονάδας και γενικότερα του κλάδου της.

Ένας αριθμοδείκτης παρουσιάζεται συνήθως με τη μορφή πηλίκου κάποιων μεγεθών υπο τη μορφή ποσοστού. Όταν επιλέγουμε τη μορφή ποσοστού, τότε ως διαιρετέο λαμβάνουμε τον αριθμό που μας δείχνει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η επιχείρηση. Όταν το ποσοστό αυξάνεται τότε η κατάσταση της επιχείρησης βελτιώνεται αντίθετα όταν το ποσοστό μειώνεται η κατάσταση της επιχείρησης δυσχερύνει (Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν, 2008).

#### 4.3.1 Χρησιμότητα των αριθμοδεικτών

Οι αριθμοδείκτες χρησιμοποιούνται από τους αναλυτές για να αναλύουν τις οικονομικές καταστάσεις, καθώς με τη βοήθεια αυτών μπορούν να καθορίσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης, τις δυνατότητες διαπραγματεύσεως με τους εξωτερικούς χρηματοδότες. Επίσης, μέσω αυτών πληροφορούμαστε για την ρευστότητα, τη δραστηριότητα, τη δραστηριότητα, την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα της επιχείρησης σχετικά με τη διάρθρωση των κεφαλαίων και της πραγματικής κατάστασης ολόκληρης της οικονομικής μονάδας (Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν, 2008).

Επίσης, βοηθούν τον αναλυτή να πραγματοποιήσει:

- **Διαχρονική ανάλυση:** σύγκριση των παρόντων χρηματοοικονομικών στοιχείων με τα αντίστοιχα της προηγούμενης ή των προβλεπόμενων μελλοντικά. Βλέπουμε την βελτίωση ή της χειροτέρευση της εικόνας της επιχείρησης στην πάροδο του χρόνου.
- **Διαστρωματική ανάλυση:** τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της επιχείρησης συγκρίνονται με τα αντίστοιχα χρηματοοικονομικά στοιχεία παρόμοιων επιχειρήσεων ή με τη μέση τιμή του αντίστοιχου κλάδου, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

#### 4.3.2 Περιορισμοί Αριθμοδεικτών

Ο υπολογισμός των διαφόρων αριθμοδεικτών είναι μια μέθοδος ανάλυσης που πολλές φορές παρέχει μόνο ενδείξεις. Για αυτό ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δεν μπορεί να μας δώσει την πλήρη εικόνα της οικονομικής θέσης της επιχείρησης, αν δεν συγκριθεί με άλλους πρότυπους ή αν δεν συσχετισθεί με αντίστοιχους προηγούμενων χρήσεων.

Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στην διοίκηση μιας επιχείρησης να προβεί σε ενέργειες που αποσκοπούν με παρουσίαση οικονομικών καταστάσεων μιας επιθυμητής εικόνας της επιχείρησης στους χρήστες που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματική, διαστρεβλώνοντας τους χρηματοοικονομικούς αριθμοδείκτες (Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν, 2008).

#### 4.3.3 Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

- 1η κατηγορία : περιλαμβάνει αριθμοδείκτες που εξυπηρετούν ανάγκες αξιολόγησης της οικονομικής θέσης της επιχείρησης, υπο στατιστική μορφή.
- 2η κατηγορία: περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες που εξυπηρετούν ανάγκες αναλύσεως της δυναμικής εικόνας της επιχειρηματικής προσπάθειας και του αποτελέσματος της λειτουργίας της επιχείρησης. Για την κατάρτιση αυτών των αριθμοδεικτών τα ανακαία στοιχεία δίνονται από τους λογαριασμούς οργανικών κατ'είδος εξόδων και εσόδων, γενικής εκμετάλλευσης και



αποτελεσμάτων.

- 3η κατηγορία: περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες που εξυπηρετούν την ανάγκη συσχέτισης των στατιστικών στοιχείων του ισολογισμού προς τα δυναμικά στοιχεία εκμετάλλευσης, με σκοπό τον ορθολογικό ή μη προσδιορισμό χρησιμοποίησης των μέσων της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες προκύπτει η εξής ταξινόμηση των αριθμοδεικτών(Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν,2008):

- **αριθμοδείκτες ρευστότητας**
- **αριθμοδείκτες δραστηριότητας**
- **αριθμοδείκτες αποδοτικότητας**
- **αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας**
- **αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί αριθμοδείκτες**

#### 4.3.3.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας(Νιάρχου Ν. Α.,2004).

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας χρησιμοποιούνται από τους οικονομικούς αναλυτές για να προσδιορίσουν τη βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης καθώς και την ικανότητά της να ανταποκρίνεται σε βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Με τον τρόπο αυτό η επιχείρηση μπορεί να διαθέτει επαρκή ρευστά στοιχεία που δημιουργούνται μέσω της μετατροπής αποθεμάτων σε πωλήσεις, των πωλήσεων σε απαιτήσεις και αυτών σε μετρητά.

Η ρευστότητα επηρεάζει άμεσα τα κέρδη μιας επιχείρησης, καθώς αν δυσκολεύεται να ρευστοποιήσει τα κυκλοφοριακά της στοιχεία ή τα ρευστά διαθέσιμα δεν επαρκούν, η επιχείρηση δεν μπορεί να πληρώσει τις υποχρεώσεις της. Ως αποτέλεσμα είναι η μείωση της αξιοπιστίας της και της εμπιστοσύνης των συναλλασόμενων προς αυτή. Για αυτό κάθε επιχείρηση οφείλει να διατηρεί πλεόνασμα κυκλοφοριακών στοιχείων, ανάλοου των τρεχουσών υποχρεώσεων της.

**Οι σημαντικότεροι των αριθμοδεικτών ρευστότητας είναι:**

- **Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας:** δείχνει το μέτρο ρευστότητας μιας επιχείρησης καθώς και το περιθώριο ασφάλειας που διατηρεί η διοίκηση, για να μπορεί να αντιμετωπίσει τυχόν ανεπιθύμητες εξελίξεις στη ροή κεφαλαίων κίνησης.

$$\frac{\text{Αριθμ. Γενικής Αποθέματα}}{\text{Ρευστότητας}} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις}}{\text{Ρευστότητας}}$$

## Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

- **Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας:** δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης καλύπτουν βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Η διαφορά του από τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας είναι πως αυτός δεν περιλαμβάνει στοιχεία που δεν είναι άμεσα ρευστοποιήσιμα.

$$\text{Αριθμ.Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Απαιτήσεις}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}} + \frac{\text{Διαθέσιμα}}$$

- **Αριθμοδείκτης Αμυντικού Χρονικού Διαστήματος:** δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις λειτουργικές της δαπάνες από τα χρηματικά της διαθέσιμα.

$$\text{Αριθμ. αμυντικού διαστήματος} = \frac{\text{διαθέσιμα}}{\text{προβλεπόμενες ημερήσιες λειτουργικές δαπάνες}} + \frac{\text{απαιτήσεις}}$$

- **Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας(ATP):** δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

$$\text{Αριθμ.Ταμειακής Ρευστότητας} = \frac{\text{Διαθέσιμο Ενεργητικό}}{\text{Ληξιπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Η ταμειακή ρευστότητα δείχνει την ικανότητα μιας επιχείρησης να εξοφλεί τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις με τα διαθέσιμα μετρητά. Ωστόσο πέραν από τη ρευστότητα θα πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη:

- α) τις τρέχουσες λειτουργικές δαπάνες
- β) την εποχικότητα ή όχι των πωλήσεων
- γ) την πιστοληπτική ικανότητα της επιχείρησης.

### 4.3.3.2 Αριθμοδείκτης Δραστηριότητας(Νιάρχου Ν. Α.,2004).

Οι συγκεκριμένοι δείκτες δείχνουν την δυνατότητα της χρήσης και της ρευστοποίησης των περιουσιακών στοιχείων, δίνοντας μας πληροφορίες για την θέση μιας επιχείρησης. Οι σημαντικότεροι αριθμοδείκτες δραστηριότητας είναι οι

αριθμοδείκτες:

- ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων
- ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων
- ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού
- ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων

è **Αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων:** δείχνει το βαθμό είσπραξης των απαιτήσεων μιας επιχείρησης εντός της λογιστικής χρήσης.

$$\text{Αριθμ.ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων} = \frac{\text{καθαρές πωλήσεις}}{\text{μέσο όρο απαιτήσεων}}$$

è **Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων:** δείχνει πόσο συχνά ανανεώνονται τα αποθέματα σε σχέση με τις πωλήσεις.Όσο γρηγορότερα φεύγουν τα αποθέματα από την επιχείρηση τόσο καλύτερη είναι η κυκλοφορία τους.

$$\text{Αριθμ.ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων} = \frac{\text{καθαρές πωλήσεις}}{\text{μέσο απόθεμα}}$$

è **Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού:** δείχνει τη δυνατότητα χρήσης του ενεργητικού της επιχείρησης.Όταν ο δείκτης είναι χαμηλός,τότε η επιχείρηση δεν εκμεταλλεύεται επαρκώς τα στοιχεία του ενεργητικού της,ενώ ένας μεγάλος δείκτης σημαίνει υπερεπένδυση των στοιχείων του ενεργητικού.

$$\text{Αριθμ.ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού} = \frac{\text{καθαρές πωλήσεις}}{\text{σύνολο ενεργητικού}}$$

#### 4.3.3.3 Αριθμοδείκτες Απόδοσης(Νιάρχου Ν. Α.,2004).

Με τον όρο αποδοτικότητα εννοούμε την ικανότητα μιας επιχείρησης να δημιουργεί κέρδος.Για την σύγκριση της αποδοτικότητας σημαντικό στοιχείο είναι το κόστος των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί μια επιχείρηση.Όταν μια επιχείρηση επιτυγχάνει αποδόσεις μεγαλύτερες του κόστους των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί,τότε δημιουργεί αξία.

Ως αριθμοδείκτες αποδοτικότητας θεωρούνται οι αριθμοδείκτες :

- του μικτού περιθωρίου κέρδους
- αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων

- αποδοτικότητας ενεργητικού
  - αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων
  - οικονομικής μόχλευσης
  - δαπανών λειτουργίας
- **Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου(ΑΚΠ):** δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που πετυχαίνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις, από τις λειτουργικές δηλαδή δραστηριότητες. Όσο μεγαλύτερος είναι τόσο πιο επικερδής είναι για την επιχείρηση. Πάνω σε αυτόν βασίζονται οι προβλέψεις για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη.

$$\text{Αριθμ. Καθαρού Περιθωρίου ή καθαρού κέρδους} = 100 * \frac{\text{Καθαρά λειτουργικά κέρδη}}{\text{Καθαρές πωλήσεις}}$$

**Ή**

$$\text{Αριθμ. Καθαρού Περιθωρίου ή καθαρού κέρδους} = 100 * \frac{\text{Καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{Καθαρές πωλήσεις}}$$

- **Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων(ΑαΑΚ):** δείχνει την αποδοτικότητα μιας επιχείρησης, ανεξάρτητα των πηγών προέλευσης των κεφαλαίων της. Επίσης δείχνει, την ικανότητα μιας επιχείρησης να πραγματοποιεί κέρδη, τον τρόπο που η διοίκηση χρησιμοποιεί τα ίδια και Ξένα κεφάλαια, το αποτέλεσμα που πετυχαίνει.

$$\frac{\text{Αριθμ. αποδοτικότητας}}{\text{έξοδα απασχολούμενων κεφαλαίων}} = 100 * \frac{\text{Καθαρά Κέρδη Εκμ/σης+χρημ/κά}}{\text{Σύνολο Απασχολούμενων κεφαλαίων}}$$

- **Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού:** δείχνει την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης και βοηθά στην αξιολόγηση της από την διοίκηση.

$$\text{Αποδοτικότητα ενεργητικού} = 100 * \frac{\text{καθαρά κέρδη εκμ/σης+χρηματοοικονομικά έξοδα}}{\text{σύνολο ενεργητικού}}$$

σύνολο ενεργητικού

- **Συνδυασμένος αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού:** δείχνει την αποδοτικότητα του ενεργητικού σε συνδυασμό με την ταχύτητα κυκλοφορίας του και την αποδοτικότητα των πωλήσεων.

$$\text{Συνδυασμένος αριθμ.} = \frac{\text{καθαρά κέρδη εκμ/σης}^*}{\text{καθαρές πωλήσεις}} \times \frac{\text{καθαρές πωλήσεις}}{\text{αποδοτικότητα ενεργητικού μέσο ύψος ενεργητικού}}$$

\* προ χρηματοοικονομικών εξόδων

- **Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων:** δείχνει την κερδοφορία μιας επιχείρησης και κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος .

$$\text{Αριθμ. Αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων} = 100 * \frac{\text{Καθαρά Λειτουργικά Κέρδη}}{\text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

Συχνά κατά τη διάρκεια της χρήσης, παρατηρείται αύξηση των Ιδίων κεφαλαίων όπως η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με μετρητά ή με αναπροσαρμογή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων, για αυτό είναι απαραίτητος ο εκ νέου υπολογισμός του ύψους των Ιδίων κεφαλαίων που απασχολήθηκαν στη διάρκεια της λογιστικής χρήσης. Για τον υπολογισμό αυτό λαμβάνουμε υπόψη το χρονικό σημείο που μεταβλήθηκαν τα ίδια κεφάλαια καθώς και το χρονικό διάστημα μέχρι το τέλος της λογιστικής χρήσης. Οι συνηθέστεροι τρόποι είναι:

α) Το πραγματικό ύψος των Ιδίων κεφαλαίων

β) Ο μέσος όρος των Ιδίων κεφαλαίων

Στην πρώτη μέθοδο θα πρέπει να γνωρίζουμε τον ακριβή χρόνο μεταβολής των Ιδίων κεφαλαίων, υπολογίζοντας έτσι με μεγάλη ακρίβεια τον πραγματικό χρόνο χρησιμοποίησης των νέων κεφαλαίων.

$$\text{Πραγματικό} = \frac{\text{Αρχικό κεφάλαιο} + \text{Μεταβολή Ιδίων κεφαλαίων}^*}{\text{Υψος Κεφαλαίων}}$$

αριθμό μηνών  
12 μήνες ή 365 μέρες

Στην περίπτωση μεγάλης διαφοράς μεταξύ των κεφαλαίων αρχής και τέλους χρήσης, χωρίς να ξέρουμε τον ακριβή χρόνο μεταβολής τους.

$$\text{Πραγματικό ύψος} = \frac{\text{Ίδια κεφάλαια Αρχής} + \text{Ίδια κεφάλαια Τέλους}}{2}$$

Ή

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας} = 100 * \frac{\text{Καθαρά Λειτουργικά Κέρδη}}{\text{Μέσο Ύψος Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

- **Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης:** δείχνει την επίδραση των ξένων, δανειακών κεφαλαίων στα κέρδη μιας επιχείρησης.

$$\text{Αριθμ.Οικονομικής Μόχλευσης} = \frac{\text{Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων}}{\text{Αποδοτικότητα Συνολικά Απασχολ.Κεφαλαίων}}$$

#### 4.3.3.4 Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίου (Νιάρχου Ν. Α.,2004).

Οι συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες περιλαμβάνουν όλες τις μορφές και τα είδη κεφαλαίων και χρησιμοποιούνται για την ανάλυση μιας επιχείρησης μακροχρόνια.Οι δείκτες για την μακροχρόνια ανάλυση των κεφαλαίων είναι οι δείκτες :

- ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά
- ιδίων κεφαλαίων προς δανειακά
- ιδίων κεφαλαίων προς πάγια
- κυκλοφορούν ενεργητικό προς συνολικές υποχρεώσεις
- πάγια προς μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις
- κάλυψης τόκων

è **Αριθμοδείκτες ιδίων προς συνολικά κεφάλαια:** δείχνει το ποσοστό χρηματοδότησης της επιχείρησης από τους μετόχους της.Αν ο δείκτης είναι μεγάλος,τότε η επιχείρηση είναι σε θέση να καλύψει τις υποχρεώσεις της, ενώ όταν είναι μικρός, τότε η επιχείρηση αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα.

$$\text{Αριθμ.Ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά} = 100 * \frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{συνολικά κεφάλαια}}$$

è **Αριθμοδείκτης Ιδίων προς δανειακά κεφάλαια:** δείχνει στους δανειστές πόσο ασφαλής είναι μια επιχείρηση και επομένως την πιθανότητα αποπληρωμής του.

$$\frac{\text{Αριθμ.Ιδίων προς συνολικά κεφάλαια}}{\text{Ξένα κεφάλαια}} = \frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{Ξένα κεφάλαια}}$$

è **Αριθμοδείκτες κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις:** δείχνει την δυνατότητα αποπληρωμής των υποχρεώσεων της επιχείρησης μακροχρόνια και επηρεάζεται από λειτουργικές και έκτακτες ζημιές.

$$\frac{\text{Αριθμ.κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές ενεργητικό σύνολο υποχρεώσεων}}{\text{προς συνολικές υποχρεώσεις}} = 100 * \frac{\text{κυκλοφορούν}}{\text{υποχρεώσεις}}$$

è **Αριθμοδείκτης παγίων προς μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις:** δείχνει στους δανειστές πόσο ασφαλής είναι μια επιχείρηση μακροπρόθεσμα, και επομένως την πιθανότητα αποπληρωμής τους μακροπρόθεσμα.

$$\frac{\text{Αριθμ.παγίων προς μακροπρόθεσμες μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις}}{\text{μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις}} = \frac{\text{καθαρά πάγια}}{\text{υποχρεώσεις}}$$

è **Αριθμοδείκτης κάλυψης τόκων:** δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να καλύπτει του τόκους της από τα κέρδη της.

$$\frac{\text{Αριθμ. Κάλυψης τόκων}}{\text{τόκων}} = \frac{\text{καθαρά κέρδη εκμ/σης προ φόρων και τόκων}}{\text{σύνολο τόκων}}$$

#### 4.3.3.5 Επενδυτικοί αριθμοδείκτες (Νιάρχου Ν. Α.,2004).

Αυτοί οι αριθμοδείκτες πληροφορούν τους επενδυτές και τους βοηθούν να αποφασίσουν την αγορά ή την πώληση των μετοχών.Οι πιο σημαντικοί δείκτες είναι:

- κέρδη ανά μετοχή
- μέρισμα ανά μετοχή
- μερισματική απόδοση
- % διανεμόμενων κερδών
- εσωτερική αξία μετοχής
- ταμειακή ροή κατά μετοχή
- απόδοση μετοχής σε ταμειακή ροή
- απόσβεση κατά μετοχή

- διάρκεια εξόφλησης επενδύσεων.

è **Κέρδη κατά μετοχή:** δείχνει το ύψος της μετοχής και των καθαρών κερδών.

$$\text{Κέρδη κατά μετοχή} = \frac{\text{σύνολο καθαρών κερδών χρήσης}}{\text{μέσος αριθμός μετοχών σε κυκλοφορία}}$$

è **Μέρισμα κατά μετοχή:** δείχνει το ποσοστό που πρέπει να διανεμηθεί στους μετόχους υπό τη μορφή μερίσματος.

$$\text{Μέρισμα κατά μετοχή} = \frac{\text{σύνολο μερισμάτων}}{\text{αριθμός μετοχών σε κυκλοφορία}}$$

è **Ποσοστό διανεμομένων κερδών:** δείχνει το ποσοστό επί των κερδών που δίνετια υπό την μορφή μερίσματος στους μετόχους.

$$\% \text{ διανεμομένων κερδών} = 100 * \frac{\text{σύνολο μερισμάτων χρήσης}}{\text{σύνολο καθαρών κερδών χρήσης}}$$

è **Μερισματική απόδοση Ιδίων κεφαλαίων:** δείχνει την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τα καταβαλλόμενα μερίσματα.

$$\text{Μερισματική απόδοση Ιδίων κεφαλαίων} = 100 * \frac{\text{συνολικά καταβαλλόμενα μερίσματα}}{\text{σύνολο Ιδίων κεφαλαίων}}$$

è **Αριθμοδείκτης κάλυψης καταβαλλόμενων μερισμάτων:** δείχνει πόσες φορές καλύπτουν τα κέρδη τα μερίσματα που διανέμονται.

$$\text{Αριθμ. Κάλυψης καταβαλλόμενων μερισμάτων} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης}}{\text{σύνολο καταβαλλόμενων μερισμάτων}}$$

è **Εσωτερική αξία μετοχής:** ο δείκτης αυτός βοηθά στην μελέτη του επόμενου δείκτη.

$$\text{Εσωτερική αξία μετοχής} = \frac{\text{σύνολο Ιδίων κεφαλαίων}}{\text{αριθμός μετοχών κυκλοφορίας}}$$

è **Λόγος χρηματιστηριακής τιμής προς εσωτερική αξία μετοχής:** αξιολογεί



την τιμή της μετοχής, αν δηλαδή είναι υπερτιμημένη ή υποτιμημένη.

$$\text{Λόγος χρηματιστηριακής τιμής προς εσωτερική αξία μετοχής} = \frac{\text{χρηματιστηριακή τιμή μετοχής}}{\text{εσωτερική αξία μετοχής}}$$

⇒ **Αριθμοδείκτης απόδοσης μετοχής σε ταμειακή ροή:** δείχνει αν τα χρηματικά διαθέσιμα της επιχείρησης καλύπτουν τις τρέχουσες ανάγκες της. Αφορά κυρίως τους επενδυτές, τις τράπεζες, τους δανειστές κλπ.

$$\text{Ταμειακή ροή κατά μετοχή} = \frac{\text{καθαρά κέρδη χρήσης} + \text{αποσβέσεις χρήσης}}{\text{αριθμός μετοχών σε κυκλοφορία}}$$

#### 4.4 Ανασκόπηση κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό μελετήσαμε την Χρηματοοικονομική των ναυτιλιακών εταιρειών κατά τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα. Όπως είδαμε τόσο στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις όπως ο Ισολογισμός και η ΚΑΧ (Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης), όσο και στους χρηματοοικονομικούς δείκτες που χρησιμοποιούνται για την μελέτη της κατάστασης μιας επιχείρησης, η Χρηματοοικονομική ανάλυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν έχει καμία διαφορά από την αντίστοιχη των άλλων κλάδων. Τέλος, με το κεφάλαιο 4 καλύπτεται ο ένας από τους σκοπούς της πτυχιακής εργασίας, η μελέτη της Χρηματοοικονομικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

## Κεφάλαιο 5ο

### 5.1 Ν.Δ 2687/53: <<Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού>>

Προς το τέλος της δεκαετίας του 1940 ,η Ελλάδα προσπαθεί να αντιμετωπίσει την καταστροφή που άφησε πίσω της ο πόλεμος σε όλα τα επίπεδα και να ανταπεξέλθει οικονομικά υπό την αρωγή του σχεδίου Μάρσαλ.Το διάστημα αυτό,όσον αφορά την ναυτιλία έχει χαθεί το 80% του ελληνικού στόλου και έχουν πεθάνει πάνω από 1.500 ναυτικοί.Οι εναπομείναντες Έλληνες πλοιοκτήτες εξαιτίας της οικονομικής ασφυξίας στην χώρα αναγκάζονται να αναζητήσουν χρηματοδότηση σε ξένα κεφάλαια.Όμως οι ξένες τράπεζες αρνούνται να συμμετέχουν στην χρηματοδότηση των ελληνικών ναυτικών εταιρειών λόγω της άσχημης οικονομικής κατάστασης της χώρας.Για το λόγο αυτό το κράτος αναγκάστηκε να δημιουργήσει το Ν.Δ 2687/53 <<περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού>>.Το άρθρο 13 αυτού του Νομοθετικού Διατάγματος αφορά τη ναυτιλία,το οποίο ορίζει ότι κεφάλαια του εξωτερικού είναι και τα πλοία ολικής χωρητικότητας 1.500 κόρων,τα οποία νηολογούνται με την Ελληνική σημαία.Στο ίδιο άρθρο ορίζονται και οι εγκριτικές – διοικητικές πράξεις της νηολόγησης των συγκεκριμένων πλοίων και είναι οι ακόλουθες:

1. Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος που προκύπτει από την πώληση ενός πλοίου.
2. Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου χωρίς κανέναν περιορισμό.
3. Η αναγνώριση των αλλοδαπών πλοίων ως ελληνικά και κάθε όρου του άρθρου που αποσκοπεί στην προσέλκυση πλοίων με ολική χωρητικότητα άνω των 1.500 κόρων,και κατά παρέκκλιση των διατάξεων των νόμων.

Αυτό σημαίνει δηλαδή πως οι όροι νηολόγησης που ορίζονται από την εγκριτική πράξη μπορούν να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του Αστικού,Δικονομικού και Εμπορικού δικαίου.

Με αυτό τον τρόπο η Διοίκηση παρείχε στις τράπεζες του εξωτερικού τις απαραίτητες εκείνες εγγυήσεις, με σκοπό την δανειοδότηση των πλοίων με ελληνική σημαία.Οι εγγυήσεις αυτές όπως προβλέπουν οι εγκριτικές πράξεις νηολόγησης του άρθρου 13 και οι οποίες εκδόθηκαν το 1954 είναι:

1. Τα πλοία που υπάγονται στο άρθρο 13 δύνανται να ανήκουν σε εταιρείες της αλλοδαπής (σε αντίθεση του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).
2. Η διαγραφή ενός πλοίου από την ελληνική σημαία θα γίνεται με έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών αφού πρώτα θα έχουν συναινέσει τυχόν ενυπόθηκοι δανειστές στην YEN ή στην εκάστοτε λιμενική ή προξενική αρχή του εξωτερικού.
3. Το πλοίο δεν είναι υπόχρεο σε επίταξη (με εξαίρεση την περίπτωση διεθνούς σύμβασης με συμμετοχή της Ελλάδας και των Μεγάλων Δυνάμεων).
4. Δυνατότητα υποθήκευσης του πλοίου κατά τον Ελληνικό τύπο ή εφόσον η υπογραφή της υποθήκευσης γίνει στο εξωτερικό κατά τις εκεί ισχύουσες διαδικασίες.Σε περίπτωση που το δάνειο δεν εξοφληθεί όπως συμφωνήθηκε, ο ενυπόθηκος δανειστής,δηλαδή η τράπεζα αναλαμβάνει τη διαχείριση του πλοίου ή δύναται να προβεί σε πώληση του χωρίς τη διαδικασία του πλειστηριασμού,χωρίς την τήρηση άλλης νομικής διαδικασίας και χωρίς την ευθύνη αποζημίωσης του πλοιοκτήτη, ακόμα και σε περίπτωση υπαιτιότητάς του.

Το φορολογικό καθεστώς του Ν.2678/1953 προβλέπει κάποια προνόμια όπως:

- è Πιο ευνοϊκές φορολογικές διευκολύνσεις από αυτών των κοινών διατάξεων που αφορούν των καθορισμό των φόρων και των τελών μεταβίβασης σε αλλοδαπούς.
- è Δυνατότητα ναυτολόγησης των ναυτικών της αλλοδαπής σε ποσοστό μεγαλύτερο αυτού των κοινών διατάξεων.
- è Ευχέρεια έκφρασης της αξίας των κεφαλαίων που εισάγονται σε ξένο νόμισμα.

Θα πρέπει να αναφέρουμε πως η ποντοπόρος ναυτιλία βασίστηκε σημαντικά στο νόμο αυτό, καθώς το διάστημα 1953 – 1962 νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία ως εξωτερικά κεφάλαια 652 πλοία, ενώ ταυτόχρονα συνέβαλε στην επιστροφή στο ελληνικό νηολόγιο των ελληνόκτητων πλοίων και βοήθησε στην προσελκύσει ξένων επενδύσεων.

## 5.2 Νόμος 27/1975

Ο νόμος 27/1975 ίσχυσε το 1975 και αφορά τον τρόπο φορολόγησης των πλοίων.Στον νόμο αυτό ορίζονται τα εξής:

1. Επιβολή φόρου και εισφοράς στα πλοία υπό ελληνική σημαία.
2. Πλοία υπό ελληνική σημαία θεωρούνται εκείνα που νηολογήθηκαν σε ελληνικό λιμένα ή διαθέτουν έγγραφο ελληνικής εθνικότητας
3. Επιβολή φόρου στον πλοιοκτήτη επί των κερδών που προκύπτουν από την εκμετάλλευση των πλοίων.
4. Τυχόν υπεραξία από εκποίηση πλοίου ή είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης θεωρείται απαλλασσόμενο εισόδημα.
5. Απαλλαγή από φόρο εισοδήματος σε περίπτωση που ημεδαπή ή αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία υπό ελληνική σημαία ασκεί εκτός από την εκμετάλλευση πλοίων και άλλες δραστηριότητες.

### 5.2.1 Ημεδαπές και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες υπό ελληνική σημαία

Όπως ορίζει ο νόμος 27/1975, όλα τα πλοία διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες.Ο διαχωρισμός αυτός καθορίζει και διαμορφώνει την φορολόγηση των πλοίων καθώς και τυχόν απολλασές και μειώσεις.Επίσης ,το ύψος του φόρου και της εισφοράς εξαρτώνται και αυτά από την κατηγορία των πλοίων,τα οποία κατατάσσονται ως εξής:

#### **Πλοία 1ης κατηγορίας:**

1. Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία,πλοία-ψυγεία χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων και δεξαμενόπλοια.
2. Επιβατηγά πλοία χωρητικότητας άνω των 500 κόρων(κρουαζιερόπλοια,περιηγητικά),τα οποία για 6 μήνες τουλάχιστον το προηγούμενο έτος, εκτέλεσαν τακτικά δρομολόγια στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό ή στο εσωτερικό και εξωτερικό με στόχο την αναψυχή των επιβατών.
3. Σιδηρά φορτηγά πλοία υγρού και ξηρού φορτίου και πλοία ψυγεία με χωρητικότητα 500 - 3.000 κόρων,με προορισμό λιμάνια του εξωτερικό ή κάνουν δρομολόγια σε λιμάνια του εξωτερικού.
4. Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος των 5.000 τόνων και άνω,αποθήκες

πετρελαίων χωρητικότητας των 15.000 κόνων και άνω και πλωτά διυλιστήρια, που χρησιμοποιούνται για εξερεύνηση, γεώτρηση του βυθού, ή άντληση πετρελαίου και φυσικών αερίων από τη θάλασσα.

5. Επιβατηγά πλοία με προορισμό τους το εξωτερικό ή εκτελούν δρομολόγια στο εξωτερικό.

#### Υπολογισμός του φόρου:

Όπως βλέπουμε στον Πίνακα 1, ο φόρος υπολογίζεται με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα σε κόρους του πλοίου.

**Πίνακας 1:**

Ηλικία Πλοίου (έτη)	Συντελεστής \$ Η.Π.Α/κ.ο.χ.
0 – 4	0,432
5 – 9	0,775
10 – 19	0,759
20 – 29	0,718
30 και άνω	0,555

(Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016 )

Τα ποσά του φόρου που προκύπτουν από τον Πίνακα 1, πολλαπλασιάζονται ανάλογα με την κλίμακα ολικής χωρητικότητας με τους συντελεστές που δίνονται παρακάτω στον Πίνακα 2. Ως ηλικία του πλοίου ορίζεται το έτος παράδοσης του στον πλοιοκτήτη, ενώ ως χωρητικότητα λαμβάνεται η αναγραφόμενη χωρητικότητα στο ηολόγιο.

**Πίνακας 2:**

Κλίμακα ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100 – 10.000	1,2
10.001 – 20.000	1,1
20.001 – 40.000	1
40.001 – 80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

(Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 )

#### Απαλλαγές και μειώσεις φόρου:

Αν η πρώτη νηολόηση ενός πλοίου γίνει υπό ελληνική σημαία, αναγνωρίζονται σε αυτό οι εξής φορολογικές μειώσεις:

- i. Τα πλοία με ελληνική σημαία και τα οποία είναι ναυπηγούμενα στην Ελλάδα, απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι την ηλικία των 6 ετών.
- ii. Τα πλοία μέχρι 20 ετών, που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα, απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι 100.000 \$ , εφόσον ο φόρος δεν ξεπερνά το 50% των επισκευαστικών δαπανών. Η απαλλαγή αυτή ισχύει για 6 έτη.
- iii. Τα πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια σε ελληνικά και ένα λιμάνια ή μόνο σε ξένα καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%.

#### Πλοία 2ης κατηγορίας:

Ιστιοφόρα, πλοίαρια και λοιπά μηχανοκίνητα πλοία.

#### Υπολογισμός φόρου:

Για να υπολογίσουμε τον φόρο λαμβάνουμε υπόψη την ολική χωρητικότητα σε κόρους, όπως βλέπουμε στον Πίνακα 3.

**Πίνακας 3:**

Κλιμάκιο σε ολικής χωρητικότητας κόρους	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά ολικής χωρητικότητας κόρο	Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	Σύνολο Χωρητικότητας σε κόρους (Gross)	Σύνολο Φόρου (σε ευρώ)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

(Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 )

#### Απαλλαγές και μειώσεις φόρου:

- i. Τα αλιευτικά πλοία έχουν φόρο μειωμένο κατά 75%
- ii. Τα επιβατηγά πλοία έχουν φόρο μειωμένο κατά 60%
- iii. Τα πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια σε ελληνικά και ξένα λιμάνια ή μόνο σε ξένα λιμάνια καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%.
- iv. Φορτηγά πλοία, πλοία ψυγεία ηλικίας 10 – 20 ετών, δεξαμενόπλοια, που νηολογήθηκαν για πρώτη φορά υπό ελληνική σημαία υπόκεινται για 5 χρόνια στο 50% του φόρου.
- v. Φορτηγά πλοία, πλοία ψυγεία ηλικίας κάτω των 20 ετών, που ανακατασκευάζονται υπόκεινται -από την ημερομηνία ανακατασκευής τους

μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας- τστο 1/3 του φόρου.Αυτό ισχύει στην περίπτωση που οι εργασίες ανακατασκευής γίνονται στην Ελλάδα.

#### **Υποκείμενο φόρου και εισφοράς:**

Ως υποκείμενοι στο φόρο και στις εισφορές των πλοίων θεωρούνται οι πλοιοκτήτες,οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι διαχειριστές των πλοίων,οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στο νηολόγιο την πρώτη μέρα του έτους ανεξάρτητα της έδρας ή της μόνιμης κατοικίας.Όταν μεταβιβάζεται η κυριότητα του πλοίου,τότε η καταβολή των φόρων και των εισφορών που αφορούν το πλοίο τον χρόνο της μεταβίβασης, βαρύνει τον νέο ιδιοκτήτη.

#### **Μείωση φόρου και εισφοράς λόγω αργίας του πλοίου:**

Όταν ένα πλοίο βρίσκεται αποδεδειγμένα σε αργία τότε ο φόρος μειώνεται.Η μείωση αυτή πραγματοποιείται μόνο όταν η διάρκεια της αργίας ξεπερνά τους δύο μήνες για πλοία της πρώτης κατηγορίας και τις είκοσι μέρες για πλοία της δεύτερης κατηγορίας.

#### **5.2.2 Αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες υπό ελληνική ή ξένη σημαία**

Η φορολόγηση των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών καθορίζεται από την σημαία νηολόγησης τους.Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες υπό ελληνική σημαία,αυτές απαλλάσσονται από τον φόρο των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σύμφωνα με τον Νόμο 959/1979(ΦΕΚ 192 Α),όπως επίσης των μερισμάτων που διανέμουν,σε περίπτωση που έχουν υπαχθεί στο άρθρο 25 του ν. 27/1975.

Οι εν λόγω επιχειρήσεις σχετικά με το φόρο μεταβίβασης ,απαλλάσσονται από την εκποίηση των επιβατηγών πλοίων καθώς επίσης και των πλοίων από 500 – 3000 κόρων ,τ α οποία εκποιούνται εξολοκλήρου ή μερικώς.

Απαλλάσσονται ακόμη από κάθε είδους τέλος (πλην τέλος χαρτοσήμου),από δικαιώματα υπέρ τρίτων και την εκποίηση ολόκληρου ή μέρους του πλοίου.

Ενώ σε περιπτώσεις σύνταξης συμβολαίου, σύμβασης εκτελωνισμού και γενικά σε όλες τις πράξεις που είναι απαραίτητες για την υπαγωγή πλοίου νηολογημένο με Ελληνική σημαία,αλλά και παροχής δικαιώματος εγγραφής ναυτικής υποθήκης, υπάρχει απαλλαγή στα τέλη χαρτοσήμου.

Αντίστοιχα,όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες νηολογημένες υπό ξένη σημαία,και αυτές απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος που προέρχεται από την εκμετάλλευση πλοίου που έχει αποκτηθεί στο εξωτερικό.

#### **5.2.3 Φορολόγηση πλοίων υπό σημαία Ε.Ε.**

Έπειτα από οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης(ΕΕ) έγιναν ορισμένες αλλαγές στον Νόμο 27/1975 ,οι οποίοι ορίστηκαν με την Εκύγκλιο ΠΟΛ.1263/2015 και αφορούν την φορολόγηση των πλοίων υπό σημαία της ΕΕ αλλά και γενικά του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου(Ε.Ο.Χ) εκτός της ελληνικής. Συγκεκριμένα, οι νέες διατάξεις ορίζουν τον τρόπο που θα φορολογούνται κάποιες κατηγορίες πλοίων υπό τη σημαία της Ε.Ε και του Ε.Ο.Χ. ,μετά τον Ιανουάριο του 2015 σχετικά με τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών.

Για το λόγο αυτό, τα πλοία αυτά πλέον δεν φορολογούνται με φόρο εισοδήματος των γενικών διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος αλλά με μέση την ολική χωρητικότητα τους σε κόρους.

Οι νέες διατάξεις του Νόμου 27/1975 για την φορολόγηση των πλοίων υπό σημαία της Ε.Ε και του Ε.Ο.Χ. , με βάση την ολική χωρητικότητα σε κόρους, αφορά τα εξής πλοία:

- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής και ημερόπλοια του Νόμου 4256/2014.
- Επιβατηγά, φορτηγά, οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια των επιβατικών μεταφορών για τις υπηρεσίες των θαλάσσιων ενδομεταφορών της χώρας, με βάση το Νόμο 2932/2001.
- Πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές διεθνώς, ολικής χωρητικότητας έως 500 κόρων.
- Λοιπά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό.

Οι συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων φορολογούνται με βάση την κλίμακα φόρου χωρητικότητας των δεύτερης κατηγορίας πλοίων του Νόμου 27/1975, όπως βλέπουμε στον Πίνακα 3, του κεφαλαίου 5.1.

**Πίνακας 3:**

Κλίμακιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	Σύνολο Χωρητικότητας σε κόρους (Gross)	Σύνολο Φόρου (σε ευρώ)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

(Πηγή: Ernst & Young Industry almanac, 2016 )

Από τις παραπάνω διατάξεις εξαιρούνται :

- a) τα επιβατηγά πλοία με ολική χωρητικότητα έως 500 κόρους που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές διεθνώς, με βάση την κλίμακα της πρώτης κατηγορίας πλοίων, σχετικά με την ηλικία του πλοίου.
- b) Τα φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 3000 κόρων που εκτελούν τακτικά δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό.

**Πίνακας :**

Ηλικία πλοίου (έτη)	Συντελεστής \$ Η.Π.Α / κ.ο.χ
0 – 4	1,4
5 – 9	2,51
10 – 19	2,46

20 – 29	2,32
30 και άνω	1,8

(Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016 )

Η οποιαδήποτε υποχρέωση των πλοιοκτητών και των πλοιοκτητριών εταιρειών εξαντλείται με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας και δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος από ναυτιλιακές δραστηριότητες.Επίσης από τον φόρο εισοδήματος απαλλάσσονται οι μέτοχοι και οι εταίροι των παραπάνω εταιρειών αλλά και των φυσικών προσώπων για εισοδήματα υπό τη μορφή διανομής μερισμάτων και κερδών.

Υποκείμενοι στο φόρο των πλοίων θεωρούνται οι πλοιοκτήτες,οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι διαχειριστές των πλοίων,οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στο νηολόγιο την πρώτη μέρα του έτους ανεξάρτητα της έδρας ή της μόνιμης κατοικίας.Όταν μεταβιβάζεται η κυριότητα του πλοίου,τότε η καταβολή των φόρων και των εισφορών που αφορούν το πλοίο τον χρόνο της μεταβίβασης, βαρύνει τον νέο ιδιοκτήτη.

#### 5.2.4 Φορολόγηση των Διαχειριστριών Εταιρειών Πλοίων.

Όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω σκοπός των Διαχειριστριών Εταιρειών είναι οικονομική διαχείριση του εκάστοτε πλοίου.Συνήθως οι Διαχειρίστριες Εταιρείες έχουν ως νόμιμη εγκατάσταση την Ελλάδα όπως ορίζει και ο Νόμος 27/1975.Σύμφωνα λοιπόν με το συγκεκριμένο νόμο όλες οι εταιρείες ,ημεδαπές και αλλοδαπές ,απαλλάσσονται φορολογικά από:

- Παντός φόρου,τέλους,εισφοράς και κράτησης υπέρ του Δημοσίου ή υπέρ τρίτου για εισόδημα που αποκτήθηκε από εργασία ή παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με την οριζόμενη άδεια.
- Έμμεσους φόρους όπως τέλη χαρτοσήμου,κλπ
- Ειδικό φόρο 15% επί των ακινήτων και αφορά ιδιόχρηστα ακίνητα που βρίσκονται στην Ελλάδα και χρησιμοποιούνται κατά αποκλειστικότητα ως γραφεία και αποθήκες, με σκοπό την κάλυψη λειτουργικών αναγκών.

Επίσης οι φορολογικές απαλλαγές ισχύουν,σύμφωνα πάντα με τον Νόμο 27/1975 και για τα γραφεία ή τα υποκαταστήματα που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα,οι οποίες απασχολούνται κατά αποκλειστικότητα με τις δραστηριότητες που ορίζει ο νόμος, όπως η εκμετάλλευση, η διαχείριση, η ναύλωση, η ασφάλιση, η μεσιτεία ναυπήσεων - ναυλώσεων - ασφαλίσεων – αγοραπωλησιών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων, εκτός των επιβατηγών εμπορικών και ακτοπλοϊκών πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση για την διευκόλυνση και την απαλλαγή των εν λόγω γραφείων και υποκαταστημάτων είναι η κάλυψη σε ευρώ ή εισαγωγής συναλλάγματος:

1. των ετήσιων δαπανών λειτουργίας τους εγχώρια με τουλάχιστον 50.000 \$ Η.Π.Α
2. γενικά όλων των πληρωμών τους ή για τρίτους εγχώρια.

#### 5.2.5 Φορολόγηση Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α).



Η Ν.Ε.Π.Α αφορούν εταιρείες εμπορικές και έχουν σκοπό την εκμετάλλευση και την διαχείριση πλοίων αναψυχής υπό Ελληνική σημαία. Σχετικά με το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου εφαρμόζονται οι διατάξεις της αντίστοιχης νομοθεσίας.

Τα επαγγελματικά πλοία τύπου ΝΕΠΑ, που έχουν την κυριότητα, την εκμετάλλευση και τη διαχείριση τους, σύμφωνα με τον νόμο 3182/2003 απαλλάσσονται από το ΦΠΑ και τις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις και ισχύει για αυτά η αναστολή του εισαγωγικού δασμού.

### 5.3 Φορολογικές απαλλαγές τουριστικών πλοίων.

Όπως ορίζει ο νόμος 4381/1976, τουριστικό πλοίο καλείται το σκάφος που με ή χωρίς θάλαμο δύναται να χωρέσει, εκτός του πληρώματος μέχρι 25 άτομα και χρησιμοποιείται μόνο για θαλάσσια και περιήγηση με ή χωρίς ναύλο.

Κατά τον νόμο 438/76, τα τουριστικά πλοία έχουν τις εξής απαλλαγές:

1. Αναστολή του εισαγωγικού δασμού που επιβάλλεται από το Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο και αφορά την επισκευή, συντήρηση, μεταποίηση ή την κατασκευή, τον εξοπλισμό των πλοίων που ναυπηγήθηκαν στην ανοιχτή θάλασσα και το εξωτερικό του μήκος είναι ίσο ή μεγαλύτερο των 12 μέτρων, χωρίς τα προσαρτήματα.
2. Απαλλαγές από το Φ.Π.Α που αφορούν Κοινοτικές και Εθνικές διατάξεις.
3. Απαλλαγή από φορολογικές επιβαρύνσεις για τα είδη που προορίζονται για τα εμπορικά πλοία, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την επισκευή, συντήρηση, μεταποίηση ή την κατασκευή των πλοίων, αλλά και τα είδη για την ασφάλεια και την ψυχαγωγία επιβατών και πληρώματος.

### 5.4 Φορολόγηση και ασφαλιστικές εισφορές Ναυτικών.

Οι ναυτικοί στην Ελλάδα εντάσσονται σε ειδική κατηγορία φορολόγησης, καθώς οι συντελεστές φορολόγησης που επιβάλλονται επί του εισοδήματός τους είναι χαμηλότεροι των εισοδημάτων που προέρχονται από άλλες πηγές.

Σχετικά με την δήλωση εισοδήματος των αξιωματικών και του ημεδαπού κατώτερου πληρώματος του εμπορικού ναυτικού και όπως ορίζει η ΠΟΛ 1057/2014, αυτές οι ειδικότητες θα πρέπει να υποβάλλουν ειδικό ενημερωτικό δελτίο δήλωσης φορολογίας εισοδήματος για τις αμοιβές τους. Όπως βλέπουμε στον παρακάτω Πίνακα, τα έτη 2010 – 2013, οι συντελεστές φορολόγησης τόσο των αξιωματικών όσο και του κατώτερου πληρώματος παραμένουν σταθεροί. Αντίθετα το έτος 2014, οι φορολογικοί συντελεστές των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος υπερδιπλασιάζονται από το 6% στο 15% και το 10% αντίστοιχα.

**Πίνακας :**

Έτος	Συντελεστής φορολόγησης αξιωματικών	Συντελεστής φορολόγησης κατώτερου πληρώματος
2014	15,00%	10,00%
2013	6,00%	3,00%
2012	6,00%	3,00%

2011	6,00%	3,00%
2010	6,00%	3,00%
2009	3,00%	1,00%

**(Πηγή : taxisheaven.gr)**

Όσον αφορά τις ασφαλιστικές εισφορές, αυτές καταβάλλονται μηνιαίως από τους πλοιοκτήτες και αφορούν τους ημεδαπούς και εγγεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς,εφόσον δεν κατέχουν στο πλοίο οργανική θέση.Οι εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών υπολογίζονται με βάση το προβλεπόμενο μισθό,που ορίζουν οι Συλλογικές Συμβάσεις ή οι αποφάσεις του Υ.Ε.Ν.

Οι ισχύουσες εισφορές είναι:

- 1) Ν.Α.Τ. : αφορούν τις μηνιαίες εισφορές των πλοιοκτητών,ναυτικών,των μελών πληρωμάτων υπό ελληνική σημαία, οι οποίες υπολογίζονται επί του μηνιαίου μισθού.
- 2) Τ.Π.Ε.Ν. : αφορούν τις εισφορές των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν.που βαρύνουν τις ειδικότητες των ναυτικών και προσδιορίζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Οικονομικών.
- 3) Ν.Ε.Ε. : οι εισφορές αυτές υπολογίζονται και καταβάλλονται από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη και εισπράττονται από το Ν.Α.Τ.
- 4) Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. : αφορά τις εισφορές του πλοιοκτήτη και των ναυτικών, σε ποσοστό 2% και 1% αντίστοιχα επί του μισθού τους.
- 5) Κ.Ε.Α.Ν. : αφορά τις εισφορές του πλοιοκτήτη και των ναυτικών, σε ποσοστό 2% επί του μισθού τους.
- 6) Κ.Ν.Ε.(Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης): οι εισφορές που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου.
- 7) Εστία Ναυτικού:αφορά τις εισφορές του πλοιοκτήτη και των ναυτικών, σε ποσοστό 0,18% και 0,38% αντίστοιχα επί του μισθού τους.

Όσον αφορά τις εισφορές των ναυτικών των εμπορικών πλοίων ανεξάρτητα της σημαίας νηολόγησης τους,όπως ορίζει η ΠΟΛ.1084/8.4.2015 του Υπουργείου Οικονομικών, η φορολογική κλίμακα έχει ως εξής:

- Ø Δόκιμοι: 10% X των συνολικών αποδοχών.
- Ø Αξιωματικοί: 15% X των συνολικών αποδοχών.

**5. 5 Πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις.**

**Εισφορά Αλληλεγγύης:**

Επιβάλλεται στο εισόδημα των φυσικών προσώπων Ειδική Εισφοράς Αλληλεγγύης με 6%>100.000Ε και 8%>500.000 Ε.

**Οικειοθελής παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας:**

Στις 31/7/2014 μετά από συμφωνία μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών και του δημοσίου ορίστηκε εισφορά ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ που θα καταβληθεί εντός τεσσάρων ετών (2014,2015,2016,2017)και στοχεύει στην οικονομική ενίσχυση του ελληνικού κράτους.Οι εισφορά αυτή θα καταβληθεί από πλοία με ελληνική σημαία και πλοία ξένης σημαίας εγκατεστημένα στην Ελλάδα.

## Συμβάσεις διπλής φορολόγησης

Η δυνατότητα των πλοίων να έχουν σημαία διαφορετική από την χώρα εγκατάστασής τους, ενέχει τον κίνδυνο οι ναυτιλιακές εταιρείες να είναι φορολογικά υπόχρεες, τόσο στην χώρα εγκατάστασης όσο και στην χώρα, της οποίας έχουν σημαία. Για το λόγο αυτό, οι περισσότερες χώρες που ασχολούνται με την ναυτιλία έχουν συνάψει μεταξύ τους συμβάσεις (DTTs) και αφορούν το φόρο κεφαλαίου και τον φόρο εισοδήματος, με σκοπό την αποφυγή της διπλής φορολόγησης. Όπως βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα η Ελλάδα έχει συνάψει DTTs με τις εξής χώρες:

**Πίνακας 5.: Συγκεντρωτικός πίνακας συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας εισοδήματος ή και κεφαλαίου.**

ΧΩΡΕΣ	ΝΟΜΟΣ	Φ.Ε.Κ.	ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
1. Άγιος Μαρίνος	N 4243/2014	57/2014	01/01/15
2. Αζερμπαϊτζάν	N 3826/2010	29/2010	01/01/11
3. Αίγυπτος	N 3484/2006	170/2006	01/01/07
4. Αλβανία	N 2755/1999	252/1999	01/01/01
5. Αρμενία	N 3014/2002	103/2002	01/01/03
6. Αυστρία (αναθεώρηση)	NΔ 994/1971 N 3724/2008	210/1971 253/2008	01/01/10
7. Βέλγιο (αναθεώρηση)	NΔ 117/1969 N 3407/2005	41/1969 266/2005	01/01/05
8. Βουλγαρία	N 2255/1994 N 2927/2001	195/1994 140/2001	01/01/03
9. Βοσνία Ερζεγοβίνη	- N 3795/2009	157/2009	01/01/13
10. Γαλλία	NΔ 4386/1964	192/1984 77/1965	31/01/65
11. Γερμανία	AN 52/1967	134/1967	01/01/64
12. Γεωργία	N 3045/2002	198/2002	01/01/03
13. Δανία	N 1986/1991	189/1991	01/01/92
14. Ελβετία (αναθεώρηση)	N 1502/1984 N 4034/2011 N 4105/2013	192/1984 269/2011 5/2013	01.01.2012
15. Εσθονία	N 3682/2008	145/2008	01/01/09
16. Ην.Αραβικά Εμιράτα	N 4234/2014	28/2014	01/01/14
17. Ην.Βασίλειο	NΔ 2732/1953	329/1953	01/01/51 01/01/52
18. Η.Π.Α.	NΔ 2548/1953	231 – 333/1953	30/12/53
19. Ινδία	NΔ 4580/1966	235/1966	01/01/64

20. Ιρλανδία	N 3300/2004	262/2004	01/01/05
21. Ισλανδία	N 3684/2008	147/2008	01/01/09
22. Ισπανία	N 3015/2002	104/2002	01/01/03
23. Ισραήλ	N 2572/1998	012/98	01/01/99
24. Ιταλία (αναθεώρηση)	AN 23/1967 N 1927/1991	109/1967 17/1991	01/01/84
25. Καναδάς	N 3824/2010 N 4035/2011	27/2010 270/2011	01/01/11
26. Κατάρ	N 3331/2005		01/01/11
27. Κίνα	N 2571/1998	83/2005	01/01/06
28. Κορέα	N 3330/2005	011/1998	01/01/99
29. Κουβέιτ	N 3330/2005	82/2005	01/01/06
30. Κροατία	N 2653/1998	250/1998	01/01/99
31. Κύπρος	AN 573/1968	223/1968	01/01/67
32. Λετονία	N 3318/2005	46/2005	01/01/06
33. Λιθουανία	N 3356/2005	52/2005	01/01/06
34. Λουξεμβούργο	N 2319/1995	127/1995	01/01/96
35. Μάλτα	N 3681/2008	144/2008	01/01/09
36. Μαρόκο	N 3820/2010	19/2010	01/01/11
37. Μεξικό	N 3406/2005	265/2005	01/01/06
38. Μολδαβία	N 3357/2005	153/2005	01/01/06
39. Ν.Αφρική	N 3085/2002	319/2002	01/01/04
40. Νορβηγία	N 1924/1991	16/1991	01/01/92
41. Ολλανδία	N 1455/1984	89/1984	01/01/81
42. Ουγγαρία	N 1496/1984	178/1984	01/01/85
43. Ουκρανία	N 3046/2002	199/2002	01/01/04
44. Ουζμπεκιστάν	N 2659/1998	268/1998	01/01/00
45. Πολωνία	N 1939/1991	37/1991	01/01/91
46. Πορτογαλία	N 3009/2002	90/2002	01/01/03
47. Ρουμανία	N 2279/1995	090/1995	01/01/96
48. Ρωσία	N 3047/2002 N 3679/2008	200/2002 142/2008	01.01.2008 01.01.2009
49. Σαουδική Αραβία	N 3821/2010	20/2010	01/01/11
50. Σερβία	N 3825/2010	28/2010	01/01/11
51. Σλοβακία	N 1838/1989	86/1989	01/01/90
52. Σλοβενία	N 3084/2002	318/2002	01/01/04
53. Σουηδία	N 4300/1963	318/2002	01/01/64
54. Τουρκία	N 3228/2004	32/2004	01/01/05
55. Τσεχία	N 1838/1989	86/1989	01/01/90

56. Τυνησία	N 3742/2009	23/2009	01/01/11
57. Φιλανδία	N 1191/1981	206/1981	01/01/82

( Πηγή: [www.gsis.gr](http://www.gsis.gr))

## 5.6 Ανασκόπηση κεφαλαίου

Σε αυτό το κεφάλαιο μελετήσαμε το σύστημα φορολόγησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Ελλάδας. Συγκεκριμένα παρουσιάσαμε τον τρόπο φορολόγησης των πλοίων ανάλογα με την σημαία νηολόγησης τους και το είδος τους, επίσης αναφέραμε τις φορολογικές απαλλαγές που προσφέρει το κράτος σε αυτές τις επιχειρήσεις. Ενώ τέλος είδαμε τον τρόπο φορολόγησης καθώς και τις ασφαλιστικές εισφορών των Ναυτικών. Επομένως, με το κεφάλαιο αυτό καλύψαμε τον τρίτο σκοπό της πτυχιακής εργασίας, δηλαδή την μελέτη της φορολόγησης της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

## Κεφάλαιο 6ο

### 6.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία και αποτελεί από την αρχαιότητα την ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας. Η φύση της ναυτιλίας έχει διεθνή χαρακτήρα, τον οποίο διέπουν συγκεκριμένοι κανονισμοί και συμβάσεις. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρουσιάζουν έντονη ιδιομοφία και διαφοροποιούνται σημαντικά από τις επιχειρήσεις των υπόλοιπων κλάδων. Σε αντίθεση με τις άλλες επιχειρήσεις οι ναυτιλιακές λαμβάνουν τις αποφάσεις τους σε διεθνές επίπεδο, οι πόροι και τα κεφάλαια τους αντλούνται από τη διεθνή χρηματαγορά και επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα πολιτικο-οικονομικά γεγονότα που συμβαίνουν σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Εξαιτίας λοιπόν αυτών των ιδιομορφιών η λογιστική, χρηματοοικονομική αλλά και η φορολογική αντιμετώπιση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφέρει. Για τον λόγο αυτό, στην πτυχιακή αυτή εργασία αναλαμβάνουμε να μελετήσουμε και να παρουσιάσουμε το ισχύον χρηματοοικονομικό, λογιστικό και φορολογικό σύστημα που διέπει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδας.

### 6.2 Σκοπός και στόχοι της εργασίας

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η εκτενής μελέτη, καταγραφή και ανάλυση της χρηματοοικονομικής, λογιστικής και φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως ορίζει τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα. Ωστε να είναι δυνατή στη συνέχεια, η διεξαγωγή συμπερασμάτων που θα μας βοηθήσουν να αποκτήσουμε ως αναγνώστες, μια ποιο σφαιρική και όσο γίνεται ποιο αντικειμενική άποψη για το οικονομικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας.

### 6.3 Συμπεράσματα

Στο κεφάλαιο 3, μελετήσαμε τη Ναυτιλιακή Λογιστική κατά τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα και παρουσιάσαμε τις ιδιαιτερότητες, τις διακρίσεις και τις διαφοροποιήσεις της σε σχέση με την Γενική Λογιστική. Όπως είδαμε, η μη ανάπτυξη ενός Ενιαίου Κλαδικού Σχεδίου (ΕΚΣ) για την παρακολούθηση μιας Ναυτιλιακής Επιχείρησης (ΝΕ), οι διαφορετικές μέθοδοι παρακολούθησης των εσόδων – εξόδων μεταξύ του πλοίου και της ΝΕ (απλογραφικά – διπλογραφικά), η κατοχή μιας ΝΕ υποκαταστημάτων και γραφείων σε άλλα μέρη του κόσμου και η χρήση της λογιστικής συναλλάγματος με πολύπλοκους και αναλυτικούς λογιστικούς χειρισμούς, είναι μερικά από τα εμπόδια που δυσχεραίνουν την παρουσίαση της πραγματικής εικόνας της επιχείρησης αλλά και την σύγκριση της με τις άλλες επιχειρήσεις του κλάδου. Απαιτείται λοιπόν, η εφαρμογή ενός Ενιαίου Κλαδικού Σχεδίου, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ναυτιλιακού κλάδου και το οποίο δεν θα βασίζεται μόνο στα Ελληνικά Πρότυπα, αλλά και θα εναρμονίζεται με τα Διεθνή.

Στο κεφάλαιο 4, μελετήσαμε τη Χρηματοοικονομική των ΝΕ κατά τα ΕΛΠ. Όπως είδαμε τόσο οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ισολογισμού και της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης, όσο και οι χρηματοοικονομικοί δείκτες, δεν παρουσιάζουν σημαντική διαφορά από τους αντιστοιχούς για τις επιχειρήσεις άλλων κλάδων. Θα πρέπει ωστόσο να αναφέρουμε πως για την σωστή χρηματοοικονομική ανάλυση μιας επιχείρησης, σημαντικό ρόλο παίζει η λογιστική παρακολούθηση. Αν η λογιστική παρακολούθηση γίνεται σωστά, τότε τα χρηματοοικονομικά εργαλεία μπορούν να μας παρέχουν έγκυρες πληροφορίες.

Στο κεφάλαιο 5, μελετήσαμε το σύστημα φορολόγησης της Ελλάδας. Όπως είδαμε κριτήριο για το που και πως θα φορολογηθεί μια ΝΕ είναι η σημαία νηολόγησης της και το είδος της. Όπως έχει αναφερθεί η ελληνική σημαία είναι από τις πρώτες σε επιλογή σημαίες νηολόγησης πλοίων και σε συνδιασμό με τις φορολογικές απαλλαγές – κίνητρα που προσφέρει το κράτος στις ΝΕ, συμπεραίνουμε πως το ισχύον φορολογικό σύστημα ελκύει τέτοιου είδους επιχειρήσεις. Ωστόσο, τα οικονομικά προβλήματα της χώρας την τελευταία δεκαετία, το κλίμα αβεβαιότητας και το ασταθές φορολογικό σύστημα δεν άφησαν ανεπηρέαστο και τον ναυτιλιακό κλάδο, ο οποίος όπως και οι υπόλοιποι κλάδοι επωμίζεται τα φορολογικά βάρη και τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης.

### Βιβλιογραφία

#### Ελληνική

1. Σκουλούδη Ε., Πρέμης Α., Αλεξιάδη Β., (1964) Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.
2. Ανδρεάδης Σ., Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα.
3. Βλάχος Γ., (2000) Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.
4. Βλάχος Γ., Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης. Τόμος Α σελ.177, Εκδόσεις Σταμούλη
5. Πετροπούλου Γ., Ασβεστά Σ., Κλαδική λογιστική. ΑΤΕΙ: Δυτικής Μακεδονίας.
6. Θαλασσινός Ε., Λιάπης Ι.Κ., Οικονομική και Χρηματοοικονομική μοντελοποίηση με έμφαση στη ναυτιλία.
7. Θαλασσινός Ε. και Λιάπης Ι.Κ., Ειδικά θέματα Διοίκησης Οργάνωσης και Λογιστικής

Ναυτιλιακών επιχειρήσεων των

8. Γόμπος Γ.,Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων
- 9.Μάνια,Μ.,2017,Χρηματοοικονομική ανάλυση ελληνικών εισημένων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά ξηρού φορτίου.Πανεπιστήμιο: Πειραια.
- 10.Νιάρχου,Ν.Α.,2004, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων,(σελ.47-210)
- 11.Παππά Δ.,(2012), Το φορολογικό καθεστώς του ναυτιλιακού τομέα και οι επιπτώσεις του στην Ελληνική ναυτιλία και οικονομία,Πανεπιστήμιο :Πειραιά
- 12.Σκουταριδή Γ. Σ.,(2012) Το Ευρωπαϊκό πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία και το καθεστώς φορολογίας στην Ελλάδα,Πανεπιστήμιο : Πειραιά

### **Διεθνής**

1. Theotokas, I., &Kaza, V.(2006),<< Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference ‘Shipping in the era of social responsibility>>,Cephalonia, Greece
2. Petropoulos Ted, «Shipping financing in Greece», petrofinresearch, 2011
3. Theotokas J., & Progoulaki M. (2004),<< Managing multicultural teams: The case of Greek-owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists>> (IAME), Izmir (p. 278–287)
- 4.Gropelli A.A .,και Nikbakht E., Χρηματοοικονομική (page 481-516)

### **Ιστοσελίδες**

1. [www.protothema.gr](http://www.protothema.gr)
2. [www.nautilia.gr](http://www.nautilia.gr)
3. [www.euretirio.gr](http://www.euretirio.gr)
4. [www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)
5. [www.gsis.gr](http://www.gsis.gr)
6. [www.taxisheaven.gr](http://www.taxisheaven.gr)