



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΑΤΡΩΝ**
UNIVERSITY OF PATRAS

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

(πρώην Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής – Μεσολόγγι)

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ»

ΚΑΤΣΑΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΜΠΑΧΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΤΡΟΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

ΜΠΑΛΛΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

ΠΑΤΡΑ – 2020

Πρόλογος

Στα πλαίσια των σπουδών μας στο τμήμα λογιστικής εκπονήθηκε πτυχιακή εργασία με θέμα: «Ανάλυση Ναυτιλιακής Λογιστικής». Το κίνητρο για να ασχοληθούμε με αυτό το θέμα μας το έδωσε ο επιβλέπωντας καθηγητής μας αλλά και το μεγάλο ενδιαφέρον μας για το τομέα της Ναυτιλιακής Λογιστικής και τη μεγάλη σημασία που έχει ο κλάδος της Λογιστικής στο κλάδο της Ναυτιλίας.

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες στην επιβλέπουσα καθηγήτρια της παρούσας εργασίας κα Μπάλλα Βασιλική για την πολύτιμη βοήθεια που μας προσέφερε κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας μελέτης αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μας. Επιπλέον θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας για την οικονομική και ψυχολογική υποστήριξή τους.

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της ναυτιλιακής λογιστικής μέσα από την ανάλυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μελετάται διεξοδικά η εφαρμογή της λογιστικής και της φορολογικής μεταχείρισης των ναυτιλιακών εταιριών.

Η μεθοδολογία της ανάλυσης που ακολουθείται είναι η παράθεση λογιστικών παραδειγμάτων που σχετίζονται με την αντιμετώπιση διαφόρων γεγονότων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσα από την ανάλυση των λογιστικών τους σχεδίων και την ανάλυση της λογιστικής που εφαρμόζουν. Για να κατανοηθούν καλύτερα τα παραπάνω παρατίθεται η μελέτη μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η βιβλιογραφική έρευνα που πραγματοποιείται αποκαλύπτει τη χρησιμότητα της ναυτιλιακής λογιστικής για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες σήμερα περισσότερο από ποτέ, λειτουργούν σε ένα σύνθετο επιχειρησιακό περιβάλλον το οποίο δεν έχει γεωγραφικά όρια αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα μεταξύ τους. Μέσα από την παρούσα έρευνα διαπιστώνεται ότι η ναυτιλιακή λογιστική είναι ένας κλάδος μείζονος σημασίας για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς έχει την ιδιαιτερότητα να προσαρμόζει και να εφαρμόζει τις βασικές αρχές της λογιστικής παρακολούθησης (GAAP's) ανάλογα με τα ζητήματα και τις δυσκολίες που προκύπτουν σε ότι αφορά την ιδιόρρυθμη εκμετάλλευση των πλοίων αλλά και την γενικότερη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών.

Abstract

The purpose of this paper is to investigate maritime accounting through the analysis of shipping companies. There is a thorough study of the application of the accounting and tax treatment of shipping companies.

The analysis methodology followed is the presentation of accounting examples related to dealing with various events of shipping companies through the analysis of their accounting plans and the analysis of their accounting. In order to better understand the above, the study of a shipping company is presented.

The bibliographic research that is being carried out reveals the usefulness of shipping accounting for shipping companies that today more than ever operate in a complex business environment that has no geographical boundaries increasing their competitiveness. The survey shows that maritime accounting is a major industry for shipping companies as it has the specificity of adapting and applying the basic principles of GAAP, depending on the issues and difficulties that arise in terms of unusual exploitation of ships and the general operation of shipping companies.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	1
Περίληψη.....	2
Abstract	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	7
1.1 Η έννοια του πλοίου.....	7
1.2 Τα χαρακτηριστικά του πλοίου	8
1.3 Μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	12
1.4 Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	17
1.5 Νηολόγιο	18
1.6 Ναυλώσεις και τα είδη Ναυλώσεων.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	21
2.1 Εφαρμογή της λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις	22
2.2 Λογαριασμός Πλοιάρχου.....	24
2.3 Λογιστικά βιβλία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ.....	27
3.1 Λογιστικά παραδείγματα αντιμετώπισης γεγονότων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	27
3.2 Φορολογική μεταχείριση Πλοίων-Ναυτιλιακών επιχειρήσεων	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	38
4.1 Εισαγωγικά.....	38
4.2 Ανάλυση λογιστικών καταστάσεων στην εταιρία Χ.....	38
Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	41
Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	43
Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	51
Ανάλυση Δομής Κεφαλαίων.....	57
Βιβλιογραφία	62

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εμπορική ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος κλάδος της Ελληνικής οικονομίας και είναι η μόνη οικονομική δραστηριότητα στην οποία η Ελλάδα είναι στις πρώτες θέσεις παγκοσμίως. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στην Ε.Ε. και ο Ελληνικής πλοιοκτησίας στόλος είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως. Μέσω του στόλου αυτού διακινείται το 90% του ελληνικού εξαγωγικού εμπορίου, συνεισφέρει πάνω από 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας και απασχολεί ένα σημαντικό μέρος του εργατικού δυναμικού είτε άμεσα, είτε εμμέσως δραστηριοποιώντας άλλους κλάδους της οικονομίας.

Η Ελληνική ναυτιλία είχε ανέκαθεν πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, στον οποίο έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα είναι απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις με αποτέλεσμα να έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή παρά τις προκλήσεις που φέρει η δραστηριοποίηση στον κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι η πιο αποτελεσματική, ασφαλής και οικονομική λύση για την μεταφορά μεγάλων φορτίων παγκοσμίως και είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας και ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη αυτής βασίζεται κυρίως στο διεθνές εμπόριο, το οποίο κατά κόρον πραγματοποιείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ ("Transport Outlook", 2009), το παγκόσμιο εμπόριο έχει 20πλασιαστεί σε αξία σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD ("Developments in international Seaborne Trade", 2008) εκτιμάται πως το 80% από το σύνολο του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, σε άλλες εκτιμήσεις ("Review of Maritime Transport", 2008) οι εισπράξεις των ναύλων παγκοσμίως ανήλθε στα 632,4 δισεκατομμύρια δολάρια το 2005, ποσό που αντιστοιχεί στο 5,9% του συνόλου των παγκόσμιων εισαγωγών. Από τα παραπάνω στατιστικά δεδομένα συμπεραίνουμε ότι η ναυτιλία διαδραματίζει έναν πολύ ισχυρό και δυναμικό ρόλο στην οικονομική δραστηριότητα παγκοσμίως, καταφέροντας να εδραιώσει πολύ ισχυρή θέση στο δύσκολο και ανταγωνιστικό σύγχρονο επιχειρησιακό περιβάλλον. Για να διατηρήσει αυτή της τη θέση είναι αναγκαίο κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση να ακολουθεί βασικούς κανόνες ναυτιλιακής λογιστικής. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία βασικός σκοπός κάθε επιχείρησης είναι η μεγιστοποίηση των κερδών της. Συνεπώς, ο σκοπός μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η μεγιστοποίηση των κερδών της χρησιμοποιώντας αποδοτικά τα πλοία της τα οποία θα της αποφέρουν κέρδος. Σε αυτό το γεγονός έρχεται να συμβάλλει η εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής (Πρωτογάλης & Σαρακοστίδης, 2003).

Η ναυτιλιακή λογιστική αποτελεί μια επιστήμη η οποία έχει ως αντικείμενο τη παρακολούθηση, τη καταγραφή, τη διοίκηση και τον έλεγχο της χρηματοοικονομικής κατάστασης των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Όπως θα αναλυθεί εκτενώς στη παρούσα εργασία, η ναυτιλιακή λογιστική χωρίζεται σε τρεις βασικούς τομείς, τη Γενική Ναυτιλιακή Λογιστική (Accounting), την Αναλυτική Ναυτιλιακή Λογιστική (Costing) και τη Διοικητική Ναυτιλιακή Λογιστική (Managerial Accounting). Και οι 3 έχουν ως κύριο σκοπό τη καταγραφή και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων και των οικονομικών καταστάσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η εφαρμογή και η χρησιμότητα των τριών διακρίσεων της ναυτιλιακής λογιστικής μελετάται διεξοδικά στη παρούσα εργασία μέσα από τη μελέτη παραδειγμάτων.

Η δομή της παρούσας μελέτης αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο έχει σκοπό να προσδώσει στον αναγνώστη μια γενική εικόνα των βασικών εννοιών της Ναυτιλίας παρουσιάζοντας την έννοια και τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Στη συνέχεια αναφέρονται οι μορφές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και το οργανωτικό πλαίσιο που ακολουθείται από μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Έπειτα γίνεται αναφορά στο τομέα της Ναυτιλίας στην Ελλάδα του σήμερα. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια ανάλυσης της λογιστικής της Ναυτιλίας δίνοντας έμφαση στην εφαρμογή της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πιο συγκεκριμένα, διερευνάται το κλαδικό ναυτιλιακό σχέδιο καθώς και τα λογιστικά βιβλία που ακολουθούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το τρίτο κεφάλαιο στοχεύει στο να αναλύσει τα ειδικά θέματα της ναυτιλιακής λογιστικής μέσα από την παράθεση λογιστικών παραδειγμάτων που σχετίζονται με την αντιμετώπιση των γεγονότων που προκύπτουν σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Επιπλέον, μελετάται εκτενώς η φορολογική μεταχείριση των πλοίων-ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τέλος, προκειμένου να κατανοηθεί καλύτερα η εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής παραθέτουμε ένα παράδειγμα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Μεγάλο μέρος του παραγωγικού κύκλου και της παγκόσμιας οικονομικής ροής αποτελεί ο οποίος είναι ο κρίκος που συνδέει παραγωγή και τελική κατανάλωση, Οι μεταφορές χωρίζονται σε τρεις ξεχωριστές κατηγορίες : χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές. Φυσικά οι θαλάσσιες οδοί είναι αυτές που συνεχίζουν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Έπειτα οι θαλάσσιες μεταφορές χωρίζονται σε δύο επιπλέον υποκατηγορίες:

- Διεθνείς Θαλάσσιες Μεταφορές: σε κάθε μια χώρα νοούνται οι εισαγωγές και εξαγωγές της μέσω θαλάσσης. Πρακτικά, κάθε μεταφορά που γίνεται και από την εν λόγω χώρα και προς αυτήν.
- Εσωτερικές Θαλάσσιες Μεταφορές: είναι εκείνες που γίνονται εντός των εγχώριων συνόρων. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να υπογραμμίσουμε πως δεν υπολογίζονται οι μεταφορές από λίμνες, ποτάμια, διώρυγες κτλ.

1.1 Η έννοια του πλοίου

Το Πλοίο (αρχαία ελληνική: η ναυς, της νηός, πληθ.: αι νήες) είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα), που έχει σχεδιαστεί για να κινείται με ασφαλή τρόπο στο νερό. Τα πλοία σαφώς ακολουθούν τη νομοθεσία του Ναυτικού Δικαίου, που χωρίζεται σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, τα οποία αποτελούν και τους δύο ανάλογους Κώδικες (σύνολα ομοειδούς νομοθεσίας), τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ. αλλά και από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο» (Απόστολου Δ, 1989).

Το πλοίο είναι αυτό το μέσο μέσω του οποίου πραγματοποιούνται όλες οι θαλάσσιες μεταφορές. Όσον αφορά τον ακριβή ορισμό του, οι ερμηνείες που έχουν λάβει είναι πολλές και αφορούν και το τεχνικό και το νομικό κομμάτι.

Σχετικά με την τεχνική άποψη, το πλοίο θεωρείται ένα σκάφος που έχει πλοϊμότητα και μπορεί να πραγματοποιήσει ένα ναυτιλιακό προορισμό και θα κινείται στη θάλασσα είτε αυτοδυνάμως είτε όχι.

Σε ότι αφορά τη νομική άποψη, ορίζεται σαν πλοίο, οποιοδήποτε σκάφος έχει χωρητικότητα καθαρής το λιγότερο δέκα κόρων, που είναι κατασκευασμένο να κινείται αυτόνομα στη θάλασσα. Ως προς τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ως πλοίο ορίζεται κάθε σκάφος φτιαγμένο να κινείται στο νερό και να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια βοήθεια, ψάρεμα, ψυχαγωγία, έρευνες που αφορούν την επιστήμη ή άλλους σκοπούς.

1.2 Τα χαρακτηριστικά του πλοίου

Το πλοίο φέρει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Σκάφος, όσον αφορά το τεχνικό κομμάτι
- Αυτοδύναμος κίνηση
- Η ναυσιπλοΐα
- Αυτούσια χωρητικότητα έως 10 κόρων, που προκύπτει όταν βγάλουμε από την συνολική χωρητικότητα του πλοίου τους χώρους οι οποίοι είναι προκαθορισμένοι για τη μεταφορά ανθρώπων και αντικειμένων (π.χ. χώροι λεβητοστασίου). (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958)

Επίσης, κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει τα εξής ναυτιλιακά έγγραφα:

- Έγγραφο εθνικότητας
- Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
- Πρωτόκολλο επιθεώρησης
- Πρωτόκολλο καταμέτρησης χωρητικότητας
- Βιβλίο επισκέψεων
- Ναυτολόγιο
- Ημερολόγιο πλοίου
- Ποινολόγιο

Τα πιο σημαντικά στοιχεία που ορίζουν την ταυτότητα κάθε πλοίου είναι τα παρακάτω: (Πρωτοψάλτης & Σαρακοσιτίδης, 2003)

- Όνομα: Καθορίζεται από την κρίση του πλοιοκτήτη (ή αν είναι κρατικό πλοίο από την ανάλογη υπηρεσία), καταχωρείται στο νηολόγιο και έπειτα θα γραφτεί στην πρύμνη ,στη γλώσσα της σημαίας και ακόμα στις δύο πλευρές της πλώρης με λατινικούς χαρακτήρες .
- Διεθνές διακριτικό σήμα: Υπάρχει σε όλα τα πλοία με αριθμούς και γράμματα του λατινικού αλφαβήτου.
- Λιμένας νηολογήσεως και αριθμός νηολογίου: Θεωρείται η μόνιμη κατοικία του πλοίου, επιλέγεται από τον πλοιοκτήτη και σχετίζεται άμεσα με την εθνικότητα του πλοίου.
- Σημαία: Η πολιτεία θεωρεί το πλοίο σαν ένα πλωτό μέρος αυτής, το οποίο κουβαλάει μια σημαία. Έχει την δική του εθνικότητα και αυτό αποδεικνύει το έγγραφο της εθνικότητας.

Με βάση το σκοπό της μεταφοράς, τα πλοία χωρίζονται σε πλοία μεταφοράς ανθρώπων, επιβατηγά (passenger ships) ή μεταφοράς φορτίων λεγόμενα φορτηγά (cargo ships).¹

¹H.N. Psaraftis and O.D. Schinas, “Research in Shortsea Shipping: the State of the Art”, 1989

- Τα επιβατηγά πλοία που αλλιώς λέγονται ακτοπλοϊκά μικρής, μέσης και μεγάλης ακτοπλοΐας, χωρίζονται σε επιβατηγά κλειστών θαλασσών και σε υπερωκεάνια (transocean ships). Έπειτα τα ακτοπλοϊκά χωρίζονται σε "ημερόπλοια" (έρχονται και φεύγουν εντός της ημέρας) και σε "νυκτόπλοια" (έχουν πιο πολύ εξοπλισμό - καμπίνες κλπ) που εκτελούν πλόες καθ' όλη την διάρκεια του 24ωρου. Με βάση δρομολόγια που εκτελούνται διακρίνονται σε συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού (passenger liners) και σε περιηγητικών πλοίων αποκαλούμενα ως τουριστικά ή αλλιώς κρουαζιερόπλοια (cruise ships). Και τέλος με βάση τον εκσυγχρονισμό τους τα επιβατηγά χωρίζονται σε επιβατηγά κλασσικού τύπου ή αλλιώς παραδοσιακά (σχεδόν δεν υπάρχουν) σε επιβατηγά - οχηματαγωγά (passenger/car ferrries) μεγάλα, μέσα και μικρά πορθμεία (ferry boats) και μοντέρνα ταχύπλοα σαν τα αερόστρωμνα (hovercrafts), τα υδροπτέρυγα (hydrofoils) και τα δικάρινα καταμαράν ή cats.²
- Τα φορτηγά πλοία που σύμφωνα με το είδος του φορτίου που κουβαλούν χωρίζονται σε: ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, μικτού φορτίου (ξηρού - υγρού φορτίου) ή πολλαπλής χρήσης και ειδικού φορτίου.

Επιβατικό πλοίο λέγεται εκείνο το οποίο θεωρείται κατάλληλο για μεταφορά από 12 επιβάτες και πάνω.. Τα σύγχρονα επιβατικά πλοία έχουν ταχύτητα από 22 έως 30 κόμβους.

Σε γενικές γραμμές τα επιβατικά πλοία χωρίζονται σε:

- Υπερωκεάνια, τα οποία κάνουν υπερπόντια ναυσιπλοΐα (Ωκεανοπλοΐα)
- Κλειστών θαλασσών, τα οποία κάνουν ναυσιπλοΐα εσωτερικών συγκοινωνιών (Π.χ. Μεσογειακά, Ακτοπλοϊκά)
- Κρουαζιερόπλοια, τα οποία εκτελούν ταξίδια αναψυχής
- Επιβατικά-οχηματαγωγά

Οχηματαγωγό (Ο/Γ) λέγεται το πλοίο που μεταφέρει οχήματα και χωρίζονται σε δύο τύπους οχηματαγωγών πλοίων:

- Ειδικά πλοία που έχουν κλειστά και χαμηλά καταστρώματα και η χρήση τους είναι να μεταφέρουν άφορτα οχήματα τα οποία είναι το κύριο αντικείμενο του φορτίου τους και συχνά μεταφέρουν εργοστασιακές παραγωγές οχημάτων στις διάφορες αγορές διάθεσής τους και ονομάζονται "car carrier ships" .
- Ειδικά πλοία που διατίθενται σαν πορθμεία (ferry boat) και μεταφέρουν έμφορτα αυτοκίνητα από λιμένα σε λιμένα. Αυτά επίσης χωρίζονται σε "ανοικτού τύπου" οχηματαγωγά, τα οποία κινούνται σε μικρές αποστάσεις και τα "κλειστού τύπου" που κινούνται σε πιο μεγάλες αποστάσεις και σε ανοικτή θάλασσα. Ο συνδυασμός επιβατηγού και οχηματαγωγού πλοίου είναι το επιβατηγό – οχηματαγωγό ανοικτού τύπου (Ε/Γ-Ο/Γ)

Τα επιβατηγά-οχηματαγωγά (παντόφλες) αποτελούν ναυπηγικές κατασκευές που συναντάμε σε μεγάλο αριθμό στην Ελλάδα. Σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ελληνικά ναυπηγεία στις περισσότερες περιπτώσεις. Αποτελούν συνεπώς μια «ελληνικού ενδιαφέροντος» κατηγορία πλοίων, αφού σπάνια συναντώνται σε άλλες χώρες. Τα σκάφη αυτά προορίζονται τόσο για τη μεταφορά επιβατών όσο και οχημάτων. Δρομολογούνται σε πλόες «περιορισμένης έκτασης», δεν εκτελούν δηλαδή ποντοπόρα ταξίδια και συνήθως συναντώνται σε γραμμές πορθμείων π.χ. Ρίο-Αντίρριο, Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα κλπ.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια επαναλαμβανόμενη αύξηση πραγματοποίησης με υπερωκεάνια και κρουαζιερόπλοια που έχει ως αποτέλεσμα να αναπτύσσεται ναυτιλία και επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα κρουαζιερόπλοια σε γενικές γραμμές παρέχουν ανέσεις τόσο σε χώρους ενδιαίτησης των επιβατών, όσον αφορά την διακόσμηση και τις παροχές υπηρεσιών αλλά και ως προς το προσωπικό του πλοίου, που σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία απαρτίζεται από πιο πολλά άτομα και οι υπηρεσίες που παρέχει είναι ανάλογες ξενοδοχείου, όπως κέντρα ψυχαγωγίας, (θέατρο, κινηματογράφο, τηλεόραση, βιβλιοθήκη, καζίνο, κλαμπ κ.λπ.) χώρους άθλησης (γυμναστήρια, κολυμβητήρια, μικρά γήπεδα), εστιατόρια ακόμα και παροχή ιατρικής βοήθειας με διάθεση ελικοδρομίου. Πρέπει επίσης να σημειωθεί πως τα πλοία αυτά είναι και συναλλαγματοφόρα για την εθνική οικονομία της χώρας που φέρουν την σημαία της.³

Σε διεθνή πλαίσιο, η Ελλάδα έχει πλεονεκτική θέση στον τομέα αυτό με την ελληνική σημαία αλλά και τον εμπορικό στόλο των κρουαζιερόπλοιων της που είναι ελληνοκρατούμενος, των διαφόρων εταιρειών που έχουν αποκτήσει παράδοση και τέλεια φήμη σε αυτόν τον τομέα.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας βασίστηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, εκφραζόμενη όσο και στα διεθνή fora τόσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του επιτρεπτού ανταγωνισμού και της εξάλειψης των προστατευτικών μέτρων κάθε είδους που παραποιούν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους, κατά την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά αλλά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να έχουν ισότιμη μεταχείριση στο «forum» και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης, η οποία δεν δέχεται την διαφορετική αντιμετώπιση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων, μεταβάλλουν τις επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, με σκοπό να εξαφανίσουν κάθε διάκριση με βάση τις σημαίες των πλοίων. Αρχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας αλλά και των υπόλοιπων διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν επεξεργασθεί στα πλαίσια του μοναδικού Παγκόσμιου Οργανισμού με μόνη αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Στόχος της πολιτικής αυτής που έχει στρατηγικό χαρακτήρα, είναι η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το Ελληνικό πλοίο αρχικά πρέπει να είναι ποιοτικό για να είναι ανταγωνιστικό. Από την άλλη μεριά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του πλοίου και του ναυτικού, του άψυχου και του έμψυχου δηλαδή, είναι διαφορούμενη. Δεν δύναται να βελτιωθεί η θέση του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας αντάξιος εξίσου ανταγωνιστικός στόλος με την ίδια λογική δεν γίνεται να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς να διαφυλάσσεται η ναυτική τεχνογνωσία που διαθέτει ο Έλληνας ναυτικός. Σήμερα ο καθένας έχει καταλάβει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και πραγματική αξία εάν δεν υπάρχουν ναυτικοί που είναι ικανοί και έχουν κατάλληλη εκπαίδευση. Το πόρισμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, σε συνδυασμό με μια ασταμάτητα προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους έτσι ώστε το επάγγελμα του ναυτικού να ξαναβρεί τη παλιά του αίγλη, προκύπτει φυσικά και είναι μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, το ΥΕΝ αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί βασικό σημείο και πάνω σε αυτή βασίζεται κάθε καινούργια προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας.

Συνοπτικά η ελληνική πολιτική για τη ναυτιλία οδεύει στο να συμβαδίσει ολοκληρωτικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική πράγμα που σημαίνει ότι η Ελλάδα αρχίζει να γίνεται ταυτόσημη με τις παγκόσμιες απαιτήσεις για τον τομέα της ναυτιλίας. Επειδή η Ελλάδα έχει καταστεί ως παγκόσμια εμπορική ναυτιλιακή δύναμη με διεθνή αναγνώριση, είναι αδύνατον να ακολουθήσει διαφορετική πολιτική.

1.3 Μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Οι κυριότερες μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η Ανώνυμη Εταιρία (Α.Ε), η Ομόρρυθμη εταιρία (Ο.Ε), η Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε), η συμπλοιοκτησία, η ναυτιλιακή εταιρία του Νόμου 959/79, η εταιρία λαϊκής βάσης του Νόμου 849/78, η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρία, η επιχείρηση από άλλη χώρα που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση τον αναγκαστικό νόμο 89/67.

Η Ανώνυμη εταιρεία ορίζεται ένα νομικό πρόσωπο που έχει, κατά κύριο λόγο κερδοσκοπικό χαρακτήρα με βασικότερο πλεονέκτημα, οι συμμετέχοντες σ' εκείνη (μέτοχοι) να ευθύνονται μόνο ως το ύψος της συμμετοχής τους. Αφορά κεφαλαιουχική (μετοχή) εταιρία που το κεφάλαιο είναι χωρισμένο σε μετοχές και οι μέτοχοι δεν φέρουν καμία ευθύνη, εκτός από το ποσοστό της συνεισφοράς τους, για τις υποχρεώσεις της εταιρίας.⁴ Η συγκρότηση της εταιρίας γίνεται, από δύο ή περισσότερα άτομα με την εισφορά, άλλοτε χρηματικών ποσών και άλλοτε εισφορών σε είδος. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κ.Ν. 2190/1920 είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, έχει δική της νομική υπόσταση και θεωρείται εμπορική εταιρία, ακόμα και αν δεν προβλέπεται στο σκοπό της. Η γενική συνέλευση της ανώνυμης εταιρίας λαμβάνει τις αποφάσεις για τη διοίκηση ανάλογα με τα ποσοστά συμμετοχής των μετόχων στο κεφάλαιο, ενώ η διοίκησή της παραχωρείται από τη Γενική Συνέλευση στο Διοικητικό Συμβούλιο που είναι και το υπεύθυνο όργανο⁵.

Η ομόρρυθμη εταιρία είναι ένας από τους εταιρικούς τύπους (εταιρικές μορφές) του εμπορικού μας δικαίου. Ορίζουμε την ομόρρυθμη εταιρία ως η εμπορική προσωπική εταιρία με νομική προσωπικότητα που όλοι οι εταίροι έχουν την ευθύνη για τις εταιρικές υποχρεώσεις προσωπικά (ευθέως), απεριόριστα και ολοκληρωτικά⁶.

⁴ Λιονταρής Κ., (2008), Ανώνυμες Εταιρείες, Εκδόσεις Πάμισσος, Αθήνα

⁵ Καραγιάννης, Καραγιάννης, Καραγιάννη (2007) Συστάσεις- Μετατάξεις-Μετατροπές-Συγχωνεύσεις- Απορροφήσεις- Λύσεις και Εκκαθαρίσεις Επιχειρήσεων, Θεσσαλονίκη

⁶ Σινανιώτη - Μαρούδη Α., (2010), Εμπορικό δίκαιο: Εταιρίες» Σάκκουλας Αντ, Αθήνα

Ενδιάμεσος εταιρικός τύπος μεταξύ των προσωπικών και των κεφαλαιουχικών εταιρειών είναι η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.). Ορίζεται η εμπορική εταιρεία που το κεφάλαιο της είναι διαιρεμένο σε ίσα μέρη και της οποίας όλοι οι εταίροι έχουν ευθύνη για τα εταιρικά χρέη μόνο μέχρι του ποσού της εισφοράς τους στο Εταιρικό κεφάλαιο. Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης είναι ο εταιρικός τύπος ο οποίος είναι ανάμεσα στην ανώνυμη και στην προσωπική εταιρεία⁷. Δεν έχει τα μειονεκτήματα της πρώτης (που είναι κεφαλαιουχική εταιρεία), όπως είναι η ανάγκη μεγάλου κεφαλαίου αλλά και η μειωμένη επιρροή των μετόχων στη διοίκηση της εταιρείας. Από την άλλη δεν έχει ούτε το μειονέκτημα των προσωπικών εταιρειών, δηλαδή, το απεριόριστο της ευθύνης των ομόρρυθμων εταίρων.

Μια ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης είναι η συμπλοιοκτησία της οποίας ο σκοπός είναι η εξυπηρέτηση ενός μικρού κεφαλαίου. Το θεσμικό ρυθμίζεται από τον ΚΙΝΔ. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας είναι δύο: η συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου και η ένωση των συμπλοιοκτητών οι οποίοι έχουν ως κοινό σκοπό την εκμετάλλευσή του πλοίου. Για να δημιουργηθεί η συμπλοιοκτησία υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται. Απαιτείται συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας που να είναι μεγαλύτερη από 10 κόρες και να έχει ως κύριο αντικείμενο τις ναυτιλιακές εργασίες. Επιπλέον βασική προϋπόθεση είναι η συγκυριότητα δηλαδή η κυριότητα δύο ή περισσότερα πρόσωπα στο ίδιο πλοίο εξ' αδιαιρέτου. Επιπλέον είναι σημαντική η συνεκμετάλλευση δηλαδή η εκμετάλλευση των συγκύριων του πλοίου από κοινού.

Όσον αφορά τη σύμβαση της συμπλοιοκτησίας γίνεται με προφορικό ή γραπτό τρόπο και δεν υπόκειται σε διατυπώσεις δημοσίευσης. Για να καταρτιστεί η σύμβαση θα πρέπει το πλοίο να διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας που δεν είναι απαραίτητα ίσες. Με τον όρο μερίδα συμπλοιοκτησίας ορίζουμε το μέρος της κυριότητας επί του πλοίου, τη συμμετοχή του συμπλοιοκτήτη στην περιουσία της συμπλοιοκτησίας και το σύνολο των δικαιωμάτων αλλά και των υποχρεώσεων του συμπλοιοκτήτη. Ανάλογα με τις μερίδες του συμπλοιοκτήτη μπορεί να συμμετέχει στην ζημιά του πλοίου αλλά και στα κέρδη μέχρι τις ευθύνη των μεριδίων του.

⁷ Παπαδρόσου - Αρχανιωτάκη Π., (2012), «Επιτομή δικαίου εμπορικών εταιριών», Σάκκουλα, Αθήνα

Η λύση της συμπλοιοκτησίας πραγματοποιείται στη περίπτωση που ενωθούν όλες οι μερίδες σε ένα μόνο πρόσωπο, στη περίπτωση που γίνει διακοπή της συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου, στη περίπτωση που χαθεί το πλοίο και στη λήξη του συμφωνημένου χρόνου κατά τη σύσταση. Τέλος υπάρχουν άλλες δυο περιπτώσεις λύσης της συμπλοιοκτησίας και είναι η επίτευξη του στόχου για τον οποίο έχει δημιουργηθεί η συμπλοιοκτησία ή αντίστοιχα η μη εκπλήρωση του σκοπού αυτού καθώς και στη περίπτωση που έστω ένας από τους συμπλοιοκτήτες του επιθυμεί τη λύση της (Λεκαράκου, 2011).

Η Ναυτική εταιρία του Νόμου 959/79 αποσκοπεί στην απόκτηση της κυριότητας, στην εκμετάλλευση και στην διαχείριση των Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Η σύμβαση αυτής της μορφής εταιρίας καταρτίζεται με έγγραφο τρόπο και καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη σύμβαση χρειάζεται να περιλαμβάνει κάποια συγκεκριμένα στοιχεία ρυθμίζοντας κάποια βασικά χαρακτηριστικά όπως είναι η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός της εταιρίας και η διάρκειά της. Επιπλέον θα πρέπει να καταγράφονται το εταιρικό κεφάλαιο και οι μετοχές της, τα πρόσωπα του διοικητικού συμβουλίου που θα συμπεριλαμβάνει τις αρμοδιότητες τους και την εκλογή τους, τη γενική συνέλευση με τις αρμοδιότητες και τη σύγκλησή της, τα δικαιώματα που έχουν όλοι οι μέτοχοι της εταιρίας αλλά και τους λόγους λύσης της εταιρίας και τις μεθόδους εκκαθάρισης των περιουσιακών στοιχείων της.

Στο όνομα της εταιρίας υποχρεωτικά πρέπει να περιέχει τις λέξεις Ναυτική Εταιρία ή τα αρχικά Ν.Ε. Η έδρα της θα μπορούσε να είναι σε κοινότητα ή δήμο στην Ελληνική επικράτεια. Η Ν.Ε. δημιουργείται για συγκεκριμένο χρόνο. Οι μέτοχοι που απαρτίζουν την εταιρία θα πρέπει να είναι έστω 2. Αναφορικά με το κεφάλαιο που θα πρέπει να καταβληθεί είναι υποχρεωτικό να γίνει τις μετρητοίς εις ολόκληρων σε προθεσμία 2 ημερών από την ώρα που η εταιρία θα καταχωρηθεί στο μητρώο. Κάθε μέτοχος φέρει ευθύνη μέχρι την ονομαστική αξία της μετοχής του. Το Διοικητικό Συμβούλιο που έχει τουλάχιστον τρία μέλη εκπροσωπείται και διοικείται από την ναυτική εταιρία. Όσο για τα καθαρά κέρδη μπορούν να διατεθούν ελεύθερα αφού το αποφασίσει η γενική συνέλευση χωρίς να υπάρχει υποχρέωση για να διανεμηθεί το μέρισμα ή να σχηματισθεί αποθεματικό.

Η λύση της ναυτικής εταιρίας μπορεί να συμβεί με το τέλος της διάρκειας του χρόνου της, ύστερα από απόφαση γενικής συνελεύσεως και κατόπιν απόλυτης πλειοψηφίας του συνολικού αριθμού των μετόχων οι οποίοι έχουν δικαίωμα ψήφου. Επιπλέον μια ναυτική εταιρία λύνεται από τη στιγμή που θα κηρυχθεί η πτώχευσή της. Λόγο λύσης της εταιρίας δεν μπορεί να αποτελέσει η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο. Όσον αφορά τη τήρηση λογιστικών βιβλίων, κάθε ναυτική εταιρία (πλοιοκτήτρια πλοίων) έχει την υποχρέωση να τηρεί βιβλίο εσόδων εξόδων.

Οι εταιρίες που έχουν τη μορφή λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78 είναι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες αποσκοπούν στην εκμετάλλευση επιβατηγών πλοίων και ακτοπλοϊκών γραμμών. Πρόκειται για δημοτικές εταιρίες που συνιστώνται από διάφορους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα. Μπορεί να συσταθεί και να λειτουργήσει βασισμένη στη νομοθεσία που ισχύει για τις Α.Ε (ανώνυμες εταιρίες).

Μια άλλη μορφή ναυτιλιακής εταιρίας είναι η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία. Πρόκειται για ανώνυμες εταιρείες των οποίων η ίδρυση αποσκοπεί στην αγορά, στη κατασκευή, στη νηολόγηση καθώς και στην εκμετάλλευση των πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού. Η λειτουργία τους ρυθμίζεται μέσω της ειδικής σύμβασης ανάμεσα σε επενδυτές και στο Ελληνικό κράτος που ονομάζεται και «εγκριτική πράξη». Κατά τη σύμβαση αυτή γίνεται ο καθορισμός των ειδικών προνομίων που διαθέτουν οι εταιρίες αυτές όπως φοροαπαλλαγή, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών καθώς και των υποχρεώσεών τους ως προς το Ελληνικό κράτος (Πρωτοψάλτης & Σαρακοστίδης, 2003).

Τέλος μια ακόμη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η αλλοδαπή επιχείρηση του Ν. 89/1967. Αυτού του είδους οι επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ενώ πρόκειται για ξένες επιχειρήσεις οι οποίες έχουν ως κύριο αντικείμενο την εκμετάλλευση, τη διαχείριση, την ασφάλιση, τη ναύλωση, τη μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ξένη ή ελληνική σημαία μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημά τους είναι ότι έχουν απαλλαγή από φόρους, δασμούς και εισφορές, φόρο εισοδήματος και ΦΠΑ. Είναι αναγκαίο προκειμένου να ενταχθούν στις διατάξεις αυτές να μπορούν να πληρούν κάποια κριτήρια τα οποία είναι τα εξής:

- Κάλυψη των ετήσιων δαπανών της λειτουργίας τους στην Ελλάδα μέσω εισαγωγής συναλλάγματος. Στις ετήσιες δαπάνες περιλαμβάνονται τα ενοίκια, οι μισθοί των υπαλλήλων και τα λοιπά γενικά έξοδα.
- Πραγματοποίηση πληρωμών μόνο στην Ελλάδα
- Κατάθεση τραπεζικής εγγύησης καταπέφτει υπέρ του δημοσίου αν παραβιαστούν οι διατάξεις του νόμου (Λεκαράκου, 2011).

1.4 Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ένας πολύπλοκος οργανισμός ο οποίος καλείται να δραστηριοποιηθεί σε ένα σύγχρονο και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αυτή η συγκεκριμένη ιδιαιτερότητα έχει αναγκάσει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να χωρίσουν τις δραστηριότητες τους σε επιμέρους τμήματα έτσι ώστε να έχουν σωστή οργανωτική δομή.

Τα επιμέρους αυτά τμήματα τα οποία είναι αναγκαία για την λειτουργία μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τα εξής:

- **Η Γενική διεύθυνση** της ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία απαρτίζεται κυρίως από τους πλοιοκτήτες της εταιρίας και είναι αυτοί που έχουν τον πρώτο λόγο για τις κινήσεις και αποφάσεις που θα ληφθούν μέσα στην εταιρία.
- **Το τεχνικό Τμήμα** της ναυτιλιακής επιχείρησης το οποίο είναι υπεύθυνο να εντοπίζει και να επιλύει διάφορα τεχνικά προβλήματα τα οποία θα προκύψουν στα μηχανικά τμήματα των πλοίων. Επιπλέον το τεχνικό τμήμα αναλαμβάνει και καθήκοντα επιθεώρησης των μηχανικών κομματιών των πλοίων, έτσι ώστε να γίνεται σωστή και γρήγορη αξιολόγηση της κατάστασης των πλοίων. Με αυτόν τον τρόπο και δεδομένης της συνεχούς παρακολούθησης τα πλοία είναι πάντα σε άριστη κατάσταση και μειώνονται οι πιθανότητες να εμφανίσουν μηχανικές βλάβες κατά την διάρκεια των ταξιδιών τους.
- **Το τμήμα διαχείρισης του πλοίου** είναι υπεύθυνο για την σωστή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων της επιχείρησης. Η κύρια ασχολία αυτού του τμήματος είναι η σωστή κατανομή και διαχείριση των καυσίμων, των εφοδίων και των προμηθειών των πλοίων και αυτο επιτυγχάνεται με την συνεργασία αυτού με τον τεχνικό τομέα και τον τομέα των ναυλώσεων. Επίσης αυτός ο τομέας είναι υπεύθυνος να τηρεί στατιστικές αναλύσεις σχετικά με την λειτουργικότητα και την αποδοτικότητα του κάθε πλοίου της επιχείρησης ξεχωριστά.
- **Το τμήμα οικονομικής διαχείρισης** όπως μπορούμε ευκολά να καταλάβουμε αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για θέματα που αφορούν την οικονομική διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης και χωρίζεται σε επιμέρους μικρότερα τμήματα όπως το τμήμα αγορών και πωλήσεων πλοίων, το λογιστικό τμήμα, το τμήμα ελέγχου του λογαριασμού των πλοιάρχων, το τμήμα προσωπικού, το τμήμα των εσωτερικών ελέγχων καθώς και το τμήμα ελέγχου των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτή η περαιτέρω τμηματοποίηση γίνεται έτσι ώστε να λειτουργεί με καλύτερη απόδοση και οργάνωση ο τομέας της οικονομικής διαχείρισης.
- **Το τμήμα ναυλώσεων** είναι το τμήμα που μπορούμε να πούμε ότι αναζητάει επιπλέον έσοδα για την ναυτιλιακή εταιρία. Αυτό επιτυγχάνεται όταν αυτό το τμήμα απαρτίζεται από άτομα τα οποία είναι γνώστες της ναυλαγοράς και προσπαθούν συνέχεια να γνωρίζουν την ζήτηση για χωρητικότητα σε κόρους ανά πάσα στιγμή. Αυτός είναι επίσης ο τομέας που είναι υπεύθυνος για την μελέτη και διαπραγμάτευση για πιθανές μελλοντικές συνεργασίες και αφού ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις και συνταχθεί το ανάλογο ναυλοσύμφωνο, τότε ενημερώνεται το τμήμα επιχειρήσεων για την οριστικοποίηση της ναύλωσης.

- **Το τμήμα των επιχειρήσεων** είναι το κεντρικό τμήμα της επιχείρησης και αυτό επειδή ελέγχει την λειτουργία όλων των πλοίων των οποίων είναι στην διάθεση της επιχείρησης. Είναι αυτό το τμήμα το οποίο είναι υπεύθυνο να ενημερώσει τους πλοίαρχους για την σύνταξη των ναυλώσεων που έχουν γίνει με τα πλοία τους και να τους ενημερώσει για τον προορισμό, το είδος και τον τρόπο φόρτωσης του φορτίου τους ορούς των ναυλοσυμφώνων. Επίσης παρακολουθεί σε συνεργασία με το τμήμα ISM, την σωστή και πιστή εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών.
- **Το τμήμα ISM** το οποίο είναι υπεύθυνο να παρακολουθεί, να επιβλέπει και να συμβουλεύει εάν τηρούνται σωστά όλα τα πρότυπα από τους κώδικες ISPS και ISM. Επίσης επιβλέπει εάν τηρούνται σωστά οι επιθεωρήσεις των πλοίων καθώς και ενημερώνουν το ναυτικό προσωπικό για να καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους. Αυτός ο τομέας πρέπει να είναι σε συνεχή ενημέρωση για τυχόν αλλαγές στους κώδικες και ανά διαστήματα εκτελεί αιφνιδιαστικούς ελέγχους στα πλοία της επιχείρησης έτσι ώστε να ελέγξει την ετοιμότητα και την εκπαίδευση του πληρώματος των πλοίων της εταιρίας.
- **Το Νομικό τμήμα** είναι το τμήμα το οποίο είναι υπεύθυνο να διαχειρίζεται τυχόν διεκδικήσεις της ναυτιλιακής εταιρίας από ασφάλειες, ναυλωτές κτλ. Συνήθως τέτοιο τμήμα διαθέτουν μόνο οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες καθώς οι μικρές συνεργάζονται με εξωτερικά δικηγορικά γραφεία.

Επιπλέον υπάρχουν και άλλοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την οργανωτική δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης οι βασικότεροι των οποίων είναι:

- Το μέγεθος της ναυτιλιακής εταιρίας
- Ο τύπος των πλοίων που διαχειρίζεται η ναυτιλιακή εταιρία
- Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι της ναυτιλιακής επιχείρησης
- Το μέγεθος και το είδος του πληρώματος των πλοίων που είναι στην διαθεση της εταιρίας καθώς και τα προσόντα και την εκπαίδευση του πληρώματος.

1.5 Νηολόγιο

Νηολόγιο είναι το δημόσιο μητρώο του εκάστοτε κράτους στο οποίο καταχωρούνται τα γενικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως ύψος, μήκος, πλάτος, χωρητικότητα, υποδύναμη κλπ. και τα στοιχεία του πλοιοκτήτη. Η νηολόγηση ενός πλοίου δίνει το δικαίωμα στο πλοίο αυτό να χρησιμοποιήσει την σημαία της χώρας νηολόγησης ώστε να μπορεί να ασκήσει ναυσιπλοΐα σύμφωνα με τους όρους του Διεθνές Δίκαιου. Στην περίπτωση ενός πλοίου που δεν φέρει σημαία, τότε του αφαιρείτε η δυνατότητα να λάβει μέρος στο νόμιμο εμπόριο και την δυνατότητα εισόδου σε λιμάνια.

Ουσιαστικά, πρόκειται για την εγγραφή και απόδοση εθνικότητας στο πλοίο για την οποία θα πραγματοποιεί συναλλαγές εκ μέρους. Οφείλει να σημειωθεί πως η νηολόγηση του

πλοίου μπορεί να γίνει σε οποιαδήποτε σημαία ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς ανεξάρτητα της εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

Αυτό το δεδομένο έχει δημιουργήσει το καθεστώς προνομιακών ή συμφερουσών σημαίων και αποτελεί μια πολύ σημαντική επιλογή για τον διαχειριστή του πλοίου. Οι σημαίες αυτές προσφέρουν ευελιξία στο νομικό πλαίσιο και φορολογικές διευκολύνσεις σε σύγκριση με άλλα νηολόγια και προτιμώνται λόγω των οικονομικών συμφερόντων της εταιρίας.

Το Ελληνικό νηολόγιο είναι ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως και φέρει διευκολύνσεις ως προς τους πλοιοκτήτες για να είναι ανταγωνιστικό. Παρόλα αυτά, ενώ υπάρχει αύξηση στην απόκτηση πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες, παρατηρείται μείωση του στόλου που φέρει την Ελληνική σημαία. Το Ελληνικό νηολόγιο έχει αδυναμίες που προτρέπουν τους πλοιοκτήτες σε φυγή από αυτό και με αποτέλεσμα μειώνει τα οφέλη της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας. Μερικές από τις αιτίες φυγής είναι:

- Οι αυστηροί κανόνες ασφαλείας
- Τα συνδικάτα
- Το κόστος απασχόλησης πληρωμάτων
- Η γραφειοκρατία και οι αργές διαδικασίες του κράτους
- Η φορολογία επί του μεγέθους του πλοίου

Η φυγή πλοίων από το εθνικό νηολόγιο οδηγεί σε χαμένες θέσεις εργασίας, εισοδήματος για το δημόσιο και δημιουργεί έλλειψη τεχνογνωσίας. Αυτό επιτάσσει την ανάγκη δημιουργίας ενός νέου, ευέλικτου νηολογίου που θα είναι προσαρμοσμένο στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας ώστε να δώσει το έναυσμα για την επιστροφή του ελληνικού στόλου στα ελληνικά νηολόγια.

1.6 Ναυλώσεις και τα είδη Ναυλώσεων

Η ναύλωση σαν έννοια προσδιορίζεται σαν σύμβαση μεταξύ δύο πλευρών, η μία πλευρά ονομάζονται εκναυλωτές, που κατά κύριο λόγο είναι είτε ο νομικός αντιπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρίας είτε ο πλοιοκτήτης της και έχει την ευθύνη να παρέχει στην άλλη πλευρά (τον ναυλωτή) το πλοίο το οποίο έχει συμφωνηθεί. Με αυτήν την ναύλωση γίνεται η μεταφορά των εμπορευμάτων στην αναφερομένη χρονική περίοδο με το ανάλογο χρηματικό αντίτιμο που ονομάζεται ναύλος.

Από το ναυλοσύμφωνο επισημαίνεται η ναύλωση, που δίνετε μετέπειτα η δυνατότητα γίνει αντικατάστασή του από την φορτωτική. Αυτήν την περίπτωση συναντάται τις ποιο πολλές φορές που υπάρχει ναύλωση και εκπληρώνεται με ένα έγγραφο που ονομάζεται παραστατικό και μας την παραλαβή του προς την φόρτωση των εμπορευμάτων.

Στο ναυλοσύμφωνο εμπεριέχονται όλοι οι όροι και προϋποθέσεις καθώς και οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που έχουν μεταξύ τους τόσο η πλευρά του εκναυλωτή όσο και η πλευρά του ναυλωτή.

Όταν το πλοίο διατίθεται στον ναυλωτή χωρίς το πλήρωμα και τον εξοπλισμό του τότε αυτή η διαδικασία δεν ονομάζεται ναύλωση αλλά μίσθωση οπότε αυτή η συμφωνία δεν έχει καμία σχέση με την νομική υπόσταση που έχει η ναύλωση.

Το δικαίωμα της ναύλωσης το κατέχει μόνο ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής της ναυτιλιακής εταιρίας και κανένας άλλος (εκτός βέβαια αν οριστεί εξουσιοδοτημένος νομικός εκπρόσωπος) και είναι ο μόνος που έχει δικαίωμα υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.

Αναλυτικότερα μπορούμε να συναντήσουμε αρκετές μορφές ναυλώσεων ανάλογα με την ιδιαιτερότητα τους χωρίζονται στα εξής:

- **Η χρονοναύλωση** ονομάζεται η παραχώρηση του πλοίου με χρηματικό αντίτιμο με το ήδη υπάρχον πλήρωμα του και για προκαθορισμένο χρόνο.
- **Η ολική ναύλωση** ονομάζεται η ναύλωση η οποία αφορά την συνολική χωρητικότητα του πλοίου
- **Η ανά ταξίδι ναύλωση** που προσδιορίζεται ως είτε μόνο μία μεταφορά είτε ως ένα ταξίδι
- **Η μικτή ναύλωση** ορίζεται η ναύλωση αυτή η οποία εμπεριέχει τον ήδη υπάρχον εξοπλισμό και πλήρωμα του πλοίου.
- **Η ναύλωση γυμνού πλοίου ή αλλιώς ναύλωση κατά παραχώρηση** ονομάζεται το γεγονός που ο εκναυλωτής υποκαθίσταται από τον ναυλωτή, δηλαδή έχει την δυνατότητα να διαλέξει από μόνος τους το πλήρωμα και τον Πλοίαρχο καθώς και έχει την πλήρη ευθύνη για την νομική ασφάλιση του πλοίου το οποίο έχει μισθωθεί από τον πλοιοκτήτη.
- **Η μερική ναύλωση** ονομάζεται ναύλωση η οποία αφορά ένα συγκεκριμένο μέρος της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου.
- **Η ναύλωση γραμμής** ορίζονται τα πλοία τα οποία κάνουν τακτικά δρομολόγια σε συγκεκριμένα λιμάνια και μεταφέρεται σε αυτά φορτίο πολλών διαφορετικών παραληπτών και φορτωτών.
- **Η κατά αποκοπή ναύλωση** ορίζεται η ναύλωση η οποία έχει προκαθορισμένο ναύλο ανεξαρτήτως της συνολικής ποσότητας τους φορτίου το οποίο μεταφέρεται από το πλοίο.

Αυτές είναι οι πιο συνηθισμένες μορφές ναυλώσεων οι οποίες χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από τους ναυλωτές υπάρχουν και κάποιες άλλες μορφές ναύλωσης τις οποίες όμως τις συναντάμε σε πολύ ιδιαίτερες περιπτώσεις και δεν μπορούμε να τις αναλύσουμε ενδελεχώς για αυτό τον λόγο και δεν τις αναφέρουμε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο επιδιώκεται να αποσαφηνιστεί η έννοια της λογιστικής της Ναυτιλίας και να αναλυθούν τα λογιστικά βιβλία και το λογιστικό σχέδιο το οποίο εφαρμόζεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ναυτιλιακή επιχείρηση χαρακτηρίζεται κάθε επιχείρηση που ως κύριο αντικείμενο απασχόλησης της έχει την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Αποτελεί από μόνη της μια οικονομική μονάδα η οποία διαχειρίζεται πλοία δική της ή ξένης ιδιοκτησίας. Επίσης, άξιο αναφοράς είναι να διαχωριστεί η έννοια της εκμετάλλευσης των πλοίων και της πλοιοκτησίας. Κατά την εκμετάλλευση των πλοίων οι φορείς ιδιοκτησίας των πλοίων δεν συμμετέχουν στην διαχείριση και εκμετάλλευσή τους αλλά τις αναθέτουν σε τρίτους.

Κάθε εταιρία σήμερα διαθέτει τμήμα λογιστηρίου. Το ίδιο συμβαίνει και με την ναυτιλιακή επιχείρηση. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία κάθε επιχείρηση αποσκοπεί στην μεγιστοποίηση των κερδών της. Σε αυτό συμβάλλει ο κλάδος της λογιστικής τηρώντας τα βιβλία της επιχείρησης και παρακολουθώντας στενά την οικονομική και λογιστική της κατάσταση και πορεία. Το τμήμα λογιστηρίου μιας ναυτιλιακής επιχείρησης έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και καθήκοντα. Αρχικά γίνεται η κατάλληλη επιλογή του λογιστικού προγράμματος που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί, στη συνέχεια θα πρέπει να καταρτίζεται συγκεκριμένο λογιστικό σχέδιο το οποίο θα ανταποκρίνεται τις ανάγκες της εκάστοτε επιχείρησης. Επιπλέον βασικό καθήκον του λογιστηρίου είναι η στενή παρακολούθηση των αλλαγών που μπορεί να επέλθουν στα περιουσιακά στοιχεία εκμετάλλευσης του πλοίου. Τέλος, είναι απαραίτητη η προσοχή που θα δοθεί στις συναλλαγές και δοσοληψίες που πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο με τις τράπεζες.

2.1 Εφαρμογή της λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Προτού προχωρήσουμε στην αποσαφήνιση του όρου και της έννοιας της ναυτιλιακής λογιστικής θα ήταν εύλογο να αποσαφηνιστεί ο όρος της λογιστικής. Με τον όρο λογιστική εννοούμε έναν επιστημονικό κλάδο που ασχολείται με την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των οικονομικών μονάδων. Πιο συγκεκριμένα, ο λογιστής αναλαμβάνει καθήκοντα συγκέντρωσης, υπολογισμού, καταχώρησης και μετάδοσης οικονομικών πληροφοριών χρήσιμων για την επιχείρηση με σκοπό να βοηθήσουν τους ιδιοκτήτες στη λήψη σημαντικών οικονομικών αποφάσεων. Ο σκοπός της λογιστικής από αντικειμενική σκοπιά είναι η μεταλαμπάδευση των πληροφοριών οι οποίες είναι χρήσιμες για να κατανοηθούν καλύτερα οι δραστηριότητες της οικονομικής μονάδας. Η λογιστική χωρίζεται στην δημόσια και στην ιδιωτική λογιστική. Η Ναυτιλιακή λογιστική ανήκει στη τελευταία και αποτελεί μέρος της Ναυτιλιακής Μικροοικονομίας (Λεκαράκου, 2011).

Με την όρο ναυτιλιακή λογιστική, εννοούμε τη παρακολούθηση, τη καταγραφή, τη διοίκηση και τον έλεγχο της χρηματοοικονομικής κατάστασης των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Είναι η επιστήμη που είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων μιας Ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς και των πηγών προέλευσης αυτών. Επίσης εξετάζει το οικονομικό αποτέλεσμα που προκύπτει μέσα από τον έλεγχο των περιουσιακών της στοιχείων. Αντικείμενο της επιστήμης αυτής είναι το ίδιο το πλοίο το οποίο εκτελεί χρέη μεταφορών με σκοπό την αποκόμιση κέρδους.

Σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση το λογιστήριο αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

- Την επιλογή κατάλληλου λογιστικού συστήματος και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση.
- Να καταρτίσει ένα σχέδιο λογαριασμών που ανταποκρίνεται στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της επιχείρησης.
- Να αναλύσει το περιεχόμενο και τη συνδεσμολογία των λογαριασμών.
- Να παρακολουθεί βάσει του σχεδίου τις μεταβολές των περιουσιακών στοιχείων και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου.
- Να δώσει ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση στις δοσοληψίες με τις τράπεζες.
- Να εφαρμόσει τη σύνταξη των λογαριασμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, του λογαριασμού αποτελέσματα χρήσης και τη κατάρτιση του ισολογισμού.

Η ιδιομορφία της ναυτιλιακής λογιστικής έγκειται στο ότι προσαρμόζει και εφαρμόζει τις αρχές της λογιστικής παρακολούθησης (GAAP's) στα προβλήματα που σχετίζονται με την ιδιόρρυθμη εκμετάλλευση των πλοίων. Γίνεται μια προσπάθεια προσαρμογής των γενικών αρχών της λογιστικής στις ιδιαιτερότητες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες εξαρτώνται από το είδος και τη κατηγορία των πλοίων που εκμεταλλεύεται.

Οι πιθανές ιδιαιτερότητες που μπορεί να προκύψουν διαφοροποιούνται ανάλογα με το αντικείμενο της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης. Παραδείγματος χάριν, ας λάβουμε υπόψιν μια ναυτιλιακή εταιρεία μικρών αποστάσεων η οποία πραγματοποιεί τακτικά δρομολόγια με κύρια έσοδα να αποτελούν τα εισιτήρια των επιβατών και επικουρικά να χαρακτηρίζονται έσοδα από το κυλικείο, την τραπεζαρία, την φύλαξη αποσκευών κ.α. Στις μεγάλες επιχειρήσεις οι οποίες κατέχουν το πλοίο, οι δαπάνες της σίτισης των εργαζομένων χρεώνονται στον λογαριασμό "Σταθερές Δαπάνες" του πλοίου, ενώ σε αντίθεση στην εταιρεία του παραδείγματος τα έξοδα αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται στον προϋπολογισμό του πλοίου.

Επιπλέον εμφανίζονται κάποια θέματα ανάλογα με το είδος του πλοίου. Τα πλοία διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες όπως προαναφέρθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης, με αποτέλεσμα οι διακρίσεις αυτές να συμβάλλουν στη διαφοροποίηση βασικών λογιστικών δεδομένων όπως είναι τα έσοδα και τα έξοδα μιας ναυτιλιακής. Για παράδειγμα στα πλοία που ανήκουν στη κατηγορία των επιβατηγών το κύριο έσοδο αποτελούν οι εισπράξεις από τα εισιτήρια των επιβατών και τα δευτερεύοντα έσοδα τους προέρχονται από την εκμετάλλευση του κυλικείου και του εστιατορίου. Στη περίπτωση των φορτηγών τα οποία εκτελούν συγκεκριμένα και καθορισμένα δρομολόγια, το κύριο έσοδο τους πηγάζει από τους ναύλους που αναγράφονται στις φορτωτικές. Αντίθετα στα φορτηγά τα οποία είναι υπεύθυνα για τη μεταφορά των φορτιών όταν βρίσκουν συμφέρουσα ναύλωση, πηγή των εσόδων τους είναι η είσπραξη ναύλων για τα συγκεκριμένα ταξίδια ή τα μισθώματα από τις χρονοναυλώσεις. Το ίδιο παρατηρείται και για τη περίπτωση των εξόδων. Για παράδειγμα υπάρχουν διαφοροποιήσεις όσον αφορά τις αμοιβές του πληρώματος στα επιβατηγά πλοία σε σχέση με τα φορτηγά. Αυτό δικαιολογείται διότι έχουν διαφορετική σύνθεση πληρώματος. Τόσο στα επιβατηγά πλοία όσο και στα κρουαζιερόπλοια, τα διάφορα υλικά τρόφιμα και ποτά που αναλώνονται αποτελούν δαπάνη εκμετάλλευσης του κυλικείου και εστιατορίου, ενώ στα φορτηγά, η ανάλωση των τροφίμων αποτελεί όλη δαπάνη τροφοδοσίας του πληρώματος. Από τα παραπάνω γίνεται απόλυτα κατανοητό ότι η

ναυτιλιακή λογιστική δεν μπορεί να εφαρμόσει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων και λογαριασμών (Λεκαράκου, 2011).

2.2 Λογαριασμός Πλοιάρχου

Ο πλοίαρχος δρα ως διαχειριστής των εσόδων και εξόδων του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και παράλληλα είναι υπόλογος στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Για τον λόγο αυτό, ο λογαριασμός του πλοιάρχου χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:

- Τον Προσωπικό Λογαριασμό Πλοιάρχου, ο οποίος τηρείται από το λογιστήριο της ναυτιλιακής επιχείρησης και περιέχει τις δοσοληψίες του πλοιάρχου με την ναυτιλιακή εταιρεία για τα έξοδα και τις ανάγκες του ταξιδιού.
- Τον Γενικό Λογαριασμό Πλοιάρχου, τον οποίο συντάσσει ο πλοίαρχος και περιέχει τις πληρωμές που διενήργησε ο πλοίαρχος και τις εισπράξεις που έλαβε κατά το διάστημα που αναφέρεται.

Η σύνταξη του Γενικού Λογαριασμού Πλοιάρχου διαφοροποιείται ανάλογα με το εάν ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος της μισθοδοσίας εκτός από διαχειριστής του πλοίου.

Στην περίπτωση που ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος της μισθοδοσίας ο λογαριασμός του πλοιάρχου τότε:

- **Χρεώνεται** με τα ποσά που έλαβε από την ναυτιλιακή εταιρεία, τους ναυλωτές και τους πράκτορες, με τα εμβάσματα προς τις οικογένειες του πληρώματος, τις προκαταβολές και εξοφλήσεις του πληρώματος από την εταιρεία και τις ασφαλιστικές κρατήσεις που προκύπτουν.
- **Πιστώνεται** με τα ποσά που πλήρωσε για δαπάνες του πλοίου, πληρωμές σε πράκτορες και τα έξοδα μισθοδοσίας στο σύνολο τους.

Εάν ο πλοίαρχος δεν είναι υπεύθυνος της μισθοδοσίας, τότε:

- **Χρεώνεται** όσα ποσά έλαβε από την ναυτιλιακή εταιρεία, τους πράκτορες και τους ναυλωτές.
- **Πιστώνεται** τα ποσά που κατέβαλε για δαπάνες του πλοίου, για ποσά που κατέβαλε σε πράκτορες και τα ποσά που κατέβαλε έναντι της μισθοδοσίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως οποιαδήποτε τυχόν εμβάσματα σε ξένο νόμισμα του πλοιοκτήτη/ναυτιλιακής εταιρείας προς τον πλοίαρχο πρέπει να υποβληθούν σε μετατροπή

ισοτιμίας σύμφωνα με την ημερομηνία έκδοσης του εμβάσματος ώστε η χρέωση στα βιβλία της ναυτιλιακής εταιρείας να συμφωνεί με την αντίστοιχη πίστωση στον λογαριασμό πλοιάρχου.

2.3 Λογιστικά βιβλία ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Με κατεύθυνση την πιο εύρυθμη λειτουργία της, στα πλαίσια μιας ναυτιλιακής εταιρείας, συνηθίζεται η τήρηση κάποιων βιβλίων τα οποία αλληλοσυνδέονται με το λογιστικό σύστημα αλλά τα οποία παρέχουν απαραίτητα στοιχεία και πληροφορίες για τη σύνταξη των ημερολογιακών εγγραφών. Αυτά είναι τα εξής:

- Βιβλίο κινήσεως πλοίων
- Μητρώο μελών του πληρώματος
- Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών
- Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών

Πιο αναλυτικά για το καθένα:

Βιβλίο κινήσεως πλοίων

Κάθε πλοίο τηρεί δικό του βιβλίο κινήσεως και είναι δομημένο με τρόπο που ωφελεί την ευκολότερη καταχώρηση πληροφοριών. Μερικά από τα στοιχεία που καταγράφονται στο βιβλίο κινήσεως είναι η μέρα και ώρα απόπλου/κατάπλου του πλοίου όπως και η ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε/ξεφορτώθηκε στο πλοίο.

Μητρώο μελών του πληρώματος

Εκεί καταχωρούνται τα άτομα που εργάστηκαν στα πλοία της επιχείρησης. Αν ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζεται η ναυτιλιακή εταιρεία είναι σχετικά μεγάλος τότε η τήρηση των βιβλίων του πληρώματος μπορεί να γίνει ιδιαίτερα χρονοβόρα. Στην περίπτωση αυτή επιβάλλεται η τήρηση του μητρώου του πληρώματος σε καρτέλες, οι οποίες θα περιλαμβάνουν στοιχεία όπως τα έξοδα νοσηλείας, ημερομηνία πρόσληψης κτλ

Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών

Παρακολουθείται η κατανάλωση των καυσίμων/λιπαντικών έτσι ώστε εκτός της ύπαρξης ελέγχου για πιθανή μηχανική βλάβη, να γίνεται και η απαραίτητη μετέπειτα καταχώρηση στα λογιστικά βιβλία της εταιρείας.

Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών

Εκεί συγκεντρώνονται τα λοιπά έγγραφα, όπως τιμολόγια προμηθευτών, λογαριασμοί εξόδων και πρακτόρων και έπειτα αναλύονται ώστε να καταχωρηθούν λογιστικά. Σε κάθε περίπτωση κρίνεται αναγκαία η καταγραφή τους.

Εν κατακλείδι, τα βοηθητικά βιβλία χαρακτηρίζονται ως εξαιρετικά σημαντικά στα πλαίσια μιας οργανωμένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Τα παραπάνω έγγραφα σε συνδυασμό με τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία η διοίκηση της επιχείρησης για συλλογή μπορούν να μας δώσουν μια ολοκληρωμένη εικόνα της επιχείρησης στα πρότυπα της λογιστικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Κατά την εφαρμογή της λογιστικής στις ναυτιλιακές εταιρίες ανακύπτουν ειδικά θέματα τα οποία διαφοροποιούνται ανάλογα με την δραστηριότητα της εταιρίας και τις διάφορες απαιτήσεις της. Σε αυτό το κεφάλαιο μελετώνται τα λογικά γεγονότα που προκύπτουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και η φορολογική μεταχείριση που εφαρμόζεται ανά περίπτωση.

3.1 Λογιστικά παραδείγματα αντιμετώπισης γεγονότων ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Τα θέματα και τα γεγονότα που προκύπτουν σε ένα Λογιστήριο διαφοροποιούνται όταν εφαρμόζονται στη πράξη ανάλογα με τις δραστηριότητες και το αντικείμενο των εργασιών που λαμβάνουν χώρα σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση αλλά και σε κάθε επιχείρηση. Για παράδειγμα η επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται χρησιμοποιώντας φορτηγά πλοία διαθέτει ένα πλήρως οργανωμένο και δραστηριοποιημένο Τμήμα Ναυλώσεων σε αντίθεση με μια εταιρία η οποία εκμεταλλεύεται επιβατηγά πλοία και αντί του τμήματος αυτού έχει στην κατοχή της άλλα τμήματα όπως το Τμήμα Φορτίων και Τμήμα Κινήσεων κλπ. Αυτό το γεγονός συνεπάγεται για την Λογιστική οργάνωση και διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρίας διακεκριμένες εκμεταλλεύσεις που περιλαμβάνουν μια πληθώρα από λογιστικές εγγραφές και λογιστικές διαδικασίες (Anderson & Svare, 2013).

Επιπλέον η μορφή της λογιστικής οργάνωσης και εφαρμογής εξαρτάται από ένα σύνολο παραγόντων όπως για παράδειγμα είναι το αντικείμενο εργασιών της ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς αυτό παίζει καθοριστικό ρόλο στην υιοθέτηση της διοικητικής και διαχειριστικής διάρθρωσης της λογιστικής οργάνωσης. Για παράδειγμα, η ναυτιλιακή εταιρία η οποία δραστηριοποιείται στο τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων εφαρμόζουν μια άλλη διαχειριστική και διοικητική διάρθρωση σε σχέση με μια ναυτιλιακή εταιρία η οποία ειδικεύεται στην εκμετάλλευση των πλοίων που χαρακτηρίζονται ως επιβατηγά (Passenger ships). Επίσης, τα λεγόμενα ως πλοία γραμμής έχουν διάφορες απαιτήσεις όπως όχι μόνο ένα δίκτυο πρακτορείων το οποίο είναι καλά οργανωμένο αλλά και συγκεκριμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, σωστή και τακτική διαχειριστική οργάνωση για την είσπραξη των ναύλων άρα ως συνέπεια θα απασχολεί περισσότερο προσωπικό γραφείου κτλ. Εν αντιθέσει τα πλοία τα οποία χαρακτηρίζονται ως ελευθέρως ναυλώσεως έχουν ανάγκη από έναν καλύτερα οργανωμένο τομέα εφοδιασμού και ναυλώσεων. Επίσης η διαφορά έγκειται στο είδος του φορτίου που μεταφέρεται από τη ναυτιλιακή εταιρία όπως τα πλοία εμπορευμάτων και κιβωτίων καθώς και τα γενικού φορτίου πλοία κτλ. Το φορτίο καθώς και το εκάστοτε είδος του αποτελούν καθοριστικό παράγοντα της οργάνωσης και της διοικητικής λογιστικής λειτουργίας σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η λογιστική οργάνωση στην οποία αναφερόμαστε σχετίζεται με την οργάνωση και διοίκηση της διεκπεραιώσεως της λογιστικής εργασίας και της εύρυθμης λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρίας όπου σπάνια ανακύπτουν προβλήματα τα οποία είναι μη επιλύσιμα. Ένα πρόβλημα τέτοιου είδους ανακύπτει από τη δυσκολία συγκέντρωσης των απαραίτητων δικαιολογητικών στοιχείων που χρειάζονται κατά τις συναλλαγές των πλοίων σε όλα τα λιμάνια ανά τον κόσμο. Σε αυτή τη περίπτωση το όπου το πλοίο πλέει μακριά σε σχέση με την κύρια έδρα της εταιρίας που την διαχειρίζεται πραγματοποιώντας μεγάλο αριθμό συναλλαγών όπως για παράδειγμα (αποσκευές, καύσιμα, εφόδια κτλ.). Αυτά τα οικονομικά στοιχεία φτάνουν στην έδρα της επιχείρησης με μία μεγάλη χρονική καθυστέρηση, γεγονός που συνάπτει σε σημαντική αργοπορία στην λογιστική ενημέρωση, δημιουργώντας και τις ανάλογες επιπτώσεις. Παράγοντες που συμβάλλουν στη δημιουργία δυσκολιών κατά την λογιστική οργάνωση είναι επίσης τα εξής: το μεγάλο πλήθος των υποκαταστημάτων των πρακτορείων καθώς επίσης και ο μεγάλος αριθμός των τομέων της διοίκησης και της διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρίας, οι διάφορες συνθήκες νομικού περιεχομένου στον τόπο εγκαταστάσεως, καθώς και η μεγάλη ποικιλία των ξένων νομισμάτων κτλ.

Επιπρόσθετα, μια διαφορετική τάξη λογιστικών προβλημάτων που ανακύπτουν σχετίζεται με τις ενδοεπιχειρησιακές σχέσεις ανάμεσα σε δυο ή μερικές φορές και περισσότερες επιχειρήσεις. Οι συγκεκριμένες δυσκολίες δέχονται επιδράσεις από την λογιστική οργάνωση της κάθε εταιρίας ξεχωριστά. Συνεπώς πρακτικά σημειώνεται μια τάση της συγκέντρωσης και της συνένωσης των επιχειρήσεων ναυτιλίας τόσο υπό την μορφή της δεσμεύσεως των κεφαλαίων (εξαρτημένες και κύρια εταιρίες) όσο και μέσω άλλων τρόπων οι οποίοι καταλήγουν σε ηπιότερους δεσμούς (καρτέλ, συμφωνίες κυρίων κτλ.). Τέλος αξίζει να τονιστεί ότι σημαντικά λογιστικά ζητήματα προκύπτουν στους εταίρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαιτίας της αλληλεπίδρασης των κεφαλαίων αυτών.

3.2 Φορολογική μεταχείριση Πλοίων-Ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Μεγάλος αριθμός χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπόρεσαν να ενισχύσουν υποδομές με μεγάλο βαθμό αποτελεσματικότητας και αναγνώρισης με απώτερο σκοπό να προσελκύσουν διεθνείς υπηρεσίες. Το σχέδιο τους πέτυχε επειδή μπόρεσαν να ενισχύσουν σημαντικά τα νηολόγια συγκεντρώνοντας μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών με κύριο κίνητρο την χαμηλότερη φορολογία σε σύγκριση με αυτήν των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η χαμηλή φορολόγηση ήταν η κύρια αιτία που οδήγησε τις πλοιοκτήτες επιχειρήσεις να εξετάσουν την πιθανότητα όχι μόνο να μετεγκαταστήσουν την έδρα τους σε αυτές τις χώρες αλλά και να εγκαταλείψουν τα Ευρωπαϊκά νηολόγια, καθώς σαν ναυτιλιακές εταιρίες δεν είχαν κανένα νομικό και τεχνικό εμπόδιο έτσι ώστε να μεταφέρουν την έδρα τους.

Σαν αποτέλεσμα αυτής της ιδιαίτερης κατάστασης πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρέθηκαν αντιμέτωπες με ένα πολύ σοβαρό οικονομικό πρόβλημα το οποίο αντιμετώπισαν προσπαθώντας να συνάψουν νέες φορολογικές νομοθεσίες με κύριο μέλημα τους τον υγιή ανταγωνισμό. Σημαντικός παράγοντας αποτέλεσε το γεγονός ότι στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υφίσταται ανταγωνισμός επειδή το ποσοστό των φορολογικών συντελεστών δεν αποκλίνουν σε σημαντικά μεγάλο ποσοστό. Με αυτόν τον τρόπο δεν παρατηρείται εύκολα η περίπτωση αντικατάστασης μιας Ευρωπαϊκής σημαίας για μία άλλη.

Για αυτόν τον λόγο ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση και βελτίωση του καθεστώτος φορολόγησης των εταιριών ναυτιλίας ελήφθησαν από τα κράτη μέλη. Ο φόρος χωρητικότητας ήταν το ειδικό φορολογικό μέτρο που εφαρμόστηκε από πολλές χώρες σαν υποκατάστατο του τρέχοντος φορολογικού καθεστώτος των επιχειρήσεων ναυτιλίας. Με λίγα λόγια αποκλειστικά στον τομέα της ναυτιλίας εφαρμόζονται φορολογικές ελαφρύνσεις με την μορφή κρατικών ενισχύσεων με κύριο σκοπό την διασφάλιση και ενίσχυση των θέσεων εργασίας τόσο στην ξηρά όσο και στις επιμέρους υπηρεσίες διαχείρισης.

Ένα επιπρόσθετο πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί από τις χώρες μέλη, ήταν το γεγονός ότι αρκετές φορές τα κέρδη των πλοιοκτητών προέκυπταν από την λειτουργία των πλοίων με άλλες σημαίες. Σε αυτήν την περίπτωση συντάσσονται εταιρίες ναυτιλίας οι οποίες είτε θα χρησιμοποιούν ναυλωμένα πλοία με ξένη σημαία είτε θα συμμετέχουν σε κοινοπραξίες. Επίσης τίθενται σε εφαρμογή κίνητρα εκπατρισμού βοηθητικών και άλλων δραστηριοτήτων συναφή με την ναυτιλία όταν οφέλη αποκομίζονται από τους πλοιοκτήτες. Σε αυτήν την περίπτωση προκύπτουν ειδικές ρυθμίσεις εκ των οποίων απαιτείται η σύνταξη έκθεσης στην οποία όχι μόνο συγκεκριμένες συνθήκες πρέπει να έχουν τηρηθεί αλλά και τα αποτελέσματα που αποκομίζουν από αυτά τα μέτρα οι ναυτιλιακές εταιρίες. Σε αυτήν την περίπτωση πίσω στον κλάδο της ναυτιλίας θα πρέπει να επενδυθούν τα κέρδη.

Συνοψίζοντας, τα οικονομικά προνόμια που προσφέρουν οι φορολογικοί παράδεισοι αντισταθμίζονται από τις χώρες μέλη ενσωματώνοντας έτσι την σημαία τους στον διεθνή ανταγωνισμό της σημαίας.

Φορολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία

Από τον Νόμο 27/1975 ρυθμίζεται η φορολόγηση των πλοίων που υπάγονται κάτω από την ελληνική σημαία. Στην παρακάτω ενότητα θα σας ενημερώσουμε για το νομικό καθεστώς που ισχύει από το έτος 2007 έως σήμερα, καθώς από τότε δεν υπάρχουν κάποιες αξιοσημείωτες αλλαγές. Σε αυτήν την ενότητα θα παρουσιάσουμε παραγράφους και άρθρα τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα.

Το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά την φορολόγηση των πλοίων προκαθορίζει των υπό ελληνική σημαία πλοίων φορολογικό καθεστώς. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου (άρθρο 1, παράγραφος 1) εισφορές και φόροι εφαρμόζονται στα πλοία με ελληνική σημαία. Ο εφαρμόζων φόρος εξαντλεί όλες τις υποχρεώσεις των εταιρών, των μετόχων καθώς και του πλοιοκτήτη, αλλοδαπής ή ημεδαπής ναυτιλιακής εταιρίας ανεξαρτήτως τύπου, ως προς τον φόρο εισοδήματος και όσον αφορά τα χρήματα τα οποία κερδίζει η επιχείρηση τα οποία οφείλονται στην εκμετάλλευση των πλοίων.

Τα πλοία που υπόκεινται στην επιβολή της εισφοράς και του φόρου χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες και οι πλοιοκτήτες επιβαρύνονται από τις εισφορές και τους φόρους εφόσον είναι εγγεγραμμένοι την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους στο νηολόγιο του εκάστοτε λιμένα, ανεξαρτήτως από την έδρα, την διαμονή και τον τόπο κατοικίας αυτών, τόσο στο εξωτερικό όσο και στην Ελλάδα.

Η φορολογία και τι ισχύει έως σήμερα για τα πλοία υπό ελληνική σημαία.

Με ειδικό τρόπο γίνεται η φορολόγηση στα πλοία υπό ελληνική σημαία, όπως υποδεικνύει το πλαίσιο νομοθεσίας περί της φορολογίας των πλοίων που ισχύει από το 2007. Τα πλοία επιβάλλονται σε φόρο με γνώμονα το σύνολο της χωρητικότητας τους το οποίο μετριέται σε κόρους (1 κόρος ισούται με 2,83m³) και όχι βάση των κερδών που προκύπτουν από την ετήσια εκμετάλλευση του πλοίου. Αυτός ο ιδιαίτερος τρόπος φορολόγησης τέθηκε σε εφαρμογή με τις διατάξεις του νόμου (1880/1951) με κύριο σκοπό να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για να ανασυγκροτηθεί η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα. Επιπρόσθετα είναι η μόνη ρύθμιση που έχει παραμείνει ως έχει μετά από την ψήφιση του νόμου (27/1975) όπου σε αυτήν αναγράφεται η ιδιαιτερότητα του καθεστώτος φορολόγησης στα πλοία με ελληνική σημαία.

Ακολουθώντας τις διατάξεις τόσο του παλαιότερου όσο και του ισχύοντα νόμου (27/1975), πλοίο μπορεί να θεωρηθεί το σκάφος με καθαρή χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των δέκα κόρων το οποίο μπορεί να κινηθεί αυτοδύναμα.

Σύμφωνα με το καθεστώς νομοθεσίας που είναι σε ισχύ έως και σήμερα (νόμος 27/1975) φόρος επιβάλλεται:

- Στα κατηγορίας Α πλοία τα οποία έχουν νηολογηθεί μέχρι και την ημέρα έναρξης του νόμου
- Τα κατηγορίας Α πλοία που έχουν νηολογηθεί με σημαία ελληνική μετά την ημερομηνία έναρξης του νόμου (22/4/1975)
- Στα Α κατηγορίας πλοία που έχουν νηολογηθεί έως την έναρξη του νόμου που ισχύει έως και σήμερα, χαρακτηρίζεται σαν εισφορά
- Στα Β κατηγορίας πλοία που έχουν νηολογηθεί με σημαία ελληνική.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός των πλοίων που είχαν νηολογηθεί μέχρι και τις 22-4-1975 είχαν ενταχθεί στις διατάξεις του νόμου (2687/1953) όπου αυτές μεταφέρθηκαν μετέπειτα με την σειρά τους στο νομοθετικό διάταγμα (27/1975).

Αναφορικά με τα πλοία και την νηολόγηση τους, εμπίπτουν σε φορολόγηση τα πλοία τα οποία υψώνουν την ελληνική σημαία και έχουν νηολογηθεί σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδας. Συγκεκριμένα ένα ειδικό βιβλίο τηρείται στα λιμεναρχεία που ονομάζεται νηολόγιο, στο οποίο γίνεται η καταχώρηση όλων των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι καθώς και αναλυτικά όλα τα στοιχεία του. Άξιο επισήμανσης κατά το άρθρο 6 του νόμου (3816/1958), είναι ότι η κυριότητα του εκάστοτε πλοίου μπορεί να μεταβιβαστεί με την συνοδεία εγγράφου το οποίο πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο σαν εγγραφή παραχώρησης της κυριότητας του εκάστοτε πλοίου.

Όσον αφορά το πλοίο και την καταχώρηση του στα νηολόγια από νομική παραχώρηση της κυριότητας του, δεν μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη αν δεν έχει χορηγηθεί η ανάλογη βεβαίωση από τον αρμόδιο προϊστάμενο της ΔΥΟ στην οποία αναφέρεται πως όλες οι φορολογικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη προς το κράτος έχουν εξοφληθεί και επίσης να έχουν αποπληρωθεί όλων των ειδών εισφορές και φόροι οι οποίοι επιβαρύνουν το πλοίο έως και την ημέρα την οποία έχει εκδοθεί η βεβαίωση.

Η φορολογία ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων

Ξεχωριστά φορολογείται κάθε πλοίο που εντάσσεται στον στόλο μιας ναυτιλιακής εταιρίας και η φορολογία του καθορίζεται από την ηλικία και του και την χωρητικότητα του (κόρους). Ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με τον φόρο που προκύπτει ο οποίος είναι καταγεγραμμένος στο νηολόγιο από την αρχή του ημερολογιακού έτους. Αν υψωθεί από το πλοίο ελληνική σημαία μετά την πρώτη Ιανουαρίου, τότε οφείλει να καταβάλει φόρο από την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα και μετά γίνεται ο υπολογισμός αυτού σε τόσα δωδέκατα όσα και οι μήνες που απομένουν μέχρι να ολοκληρωθεί το έτος.

Για να γίνεται δίκαια η επιβολή των φόρων, με βάση τον νόμο (27/1975) η κατάταξη των πλοίων διαχωρίζεται στις παρακάτω κατηγορίες.

Στην **Πρώτη κατηγορία** υπάγονται τα:

- Τα φορτηγά υγρού και ξηρού φορτίου και τα πλοία που λειτουργούν σαν ψυγεία και έχουν συνολική χωρητικότητα από πεντακόσιους (500) έως τρεις χιλιάδες (3000) κόρους και πραγματοποιούν ταξίδια στο εσωτερικό της χώρας με την δυνατότητα επέκτασης σε ξένα λιμάνια ή εκτελούν ταξίδια μόνο σε ξένα λιμάνια
- Τα δεξαμενόπλοια, τα μηχανοκίνητα πλοία – φορτηγά καθώς και τα πλοία ψυγεία τα οποία έχουν συνολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των τριών χιλιάδων (3000) κόρων
- Τα επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν συνολική χωρητικότητα άνω των πεντακοσίων (500) κόρων και το προηγούμενο φορολογικό έτος και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι (6) μήνες πραγματοποίησαν ταξίδια με την κύρια προϋπόθεση ότι έχουν πραγματοποιηθεί από αυτά πλόες είτε σε λιμάνια του εξωτερικού είτε σε λιμάνια του εσωτερικού (πλοία κρουαζιέρας)
- Τα επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν εκτελέσει πλόες αποκλειστικά σε λιμάνια στο εξωτερικό ή τα πλοία τα οποία έχουν εκτελέσει πλόες τόσο σε εσωτερικά λιμάνια όσο και σε λιμάνια του εξωτερικού
- Οι πλωτές αποθήκες πετρελαίου ή τα πλωτά διυλιστήρια τα οποία έχουν συνολική χωρητικότητα πάνω από 15.000 κόρους, καθώς και τα πλωτά γεωτρύπανα τα οποία έχουν εκτόπισμα μεγαλύτερο των 5.000 τόνων, με την προϋπόθεση ότι έχουν είτε μετασκευαστεί είτε κατασκευαστεί για να αξιοποιούνται στην ανάπτυξη, την εξερεύνηση γεωτρήσεων, την διύλιση, την άντληση και την αποθήκευση πετρελαίου.

Οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων όπως είναι τα ιστιοφόρα, τα μηχανοκίνητα και τα πλοία εντάσσονται στην **Δεύτερη κατηγορία**. Εκτός από αυτά σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν τα ιστιοφόρα, τα ναυαγοσωστικά, τα αλιευτικά όπως και ποιο μικρά πλοία των κατηγοριών που έχουμε αναφέρει ποιο πάνω.

Η Φορολογία των Α κατηγορίας πλοίων

Η φορολογία για οποιοδήποτε Α κατηγορίας πλοίο που έχει νηολογηθεί με σημαία της Ελλάδας, υπολογίζεται σε δολάρια σύμφωνα με την ολική χωρητικότητα και την ηλικία του πλοίου.

Βάσει του νόμου που τίθεται σε ισχύ έως και σήμερα προκύπτουν οι συντελεστές,

Βάση της Ηλικίας των Πλοίων	Συντελεστές Δολαρίων ανά κ.ο.χ
0 έως 4	1,399
5 έως 9	2,508
10 έως 19	2,455
20 έως 29	2,323
Από 30 και πάνω	1,795

Τα ποσά που αναγράφονται πιο πάνω πολλαπλασιάζονται με τους συντελεστές του κάτω πίνακα.

Κλίμακα συνολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές κλίμακας συνολικής χωρητικότητας
100 - 10000	1,2
10001 - 20000	1,1
20.001 - 40.000	1
40.001 - 80.000	0,9
80.001 και πάνω	0,8

Ο φόρος υπολογίζεται όταν πολλαπλασιάζουμε τους συνολικούς κόρους χωρητικότητας με τους συντελεστές της αντίστοιχης κλίμακας, βάσει της κλιμακωτής προόδου και του αθροίσματος που έχει προκύψει πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή σε δολάρια ο οποίος αντιστοιχεί στην ηλικία του εκάστοτε πλοίου. Μετά τα ποσά που έχουν προκύψει για κάθε κόρο συνολικής χωρητικότητας προσαυξάνονται με ετήσια ποσοστιαία μεταβολή 4%. Η προσαρμογή αυτού του ποσοστού υφίσταται ανά 5 χρόνια.

Μειώσεις και Απαλλαγές φόρων για τα Α κατηγορίας πλοία

Με βάση τον νόμο (27/1975) και το άρθρο 7 τα νηολογημένα πλοία με σημαία Ελλάδας τα οποία μπορούν να απαλλαγθούν από φόρους πρέπει να τηρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Τα πλοία ανεξαρτήτως ηλικίας που εκτελούν πλόες σε γραμμές τόσο του εξωτερικού όσο και του εσωτερικού ή μόνο στο εξωτερικό καθώς και τα πλοία κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια), τα οποία καταβάλουν μόνο το 50% των οφειλόμενων φόρων.
- Τα νηολογημένα πλοία στην Ελλάδα που έχουν και ελληνική σημαία τίθενται σε καθεστώς απαλλαγής από τους φόρους μέχρι να συμπληρώσουν την ηλικία των έξι χρόνων .
- Τα πλοία τα οποία έχουν ηλικία κάτω από είκοσι (20) έτη, τα οποία εκτελούν δαπάνες συντήρησης και επισκευών απαλλάσσονται από την φορολογία σε αναλογία 1 έτος ανά εκατό χιλιάδες (100.000) δολάρια εφόσον βέβαια τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Η απαλλαγή περιορίζεται από τον νόμο, μην επιτρέποντας να ξεπερνά το 50% της δαπάνης και τα έξι (6) έτη.

Πρέπει να τονίσουμε ότι οι απαλλαγές των φόρων στην πάνω παράγραφο ισχύουν όταν οι επισκευές έχουν εκτελεστεί από συνεργεία ή σε εργοστάσια που δεν χαρακτηρίζονται ως ναυπηγία, όπως επίσης και όταν οι επισκευές τους έχουν πραγματοποιηθεί εκτός ναυπηγείου με αυτεπιστασία. Για να συνοψίσουμε δεν μπορεί να υπάρξει μείωση του φόρου όταν προκύπτουν οι 1 και 2 περιπτώσεις όπου οι επισκευές των πλοίων έχουν γίνει σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμη και σε αυτό το σημείο οι φοροαπαλλαγές τίθενται σε ισχύ μόνο όταν τα πλοία έχουν γραφτεί για πρώτη φορά στο νηολόγιο του Ελληνικού λιμανιού και δεν θα υπάρξει περίπτωση άλλης επανανηολόγησης. Επίσης, όταν ένα πλοίο υπάγεται σε παραπάνω από μία απαλλαγή φόρου, τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να διαλέξει την περίπτωση που τον συμφέρει περισσότερο.

Πως επιβάλλονται οι εισφορές στα πλοία που έχουν νηολογηθεί με σημαία της Ελλάδας πριν από την έναρξη του νόμου (27/1975)

Όποια πλοία έχουν νηολογηθεί πριν από της 22-4-1975 (η ημέρα που τέθηκε σε ισχύ ο νέος νόμος ο οποίος αφορά την φορολόγηση των πλοίων) εφάρμοσαν το φορολογικό καθεστώς που είχε καθιερωθεί από τον νόμο (1880/1951) και τις διατάξεις του.

Αναλογικά με τους κόρους καθαρής συνολικής χωρητικότητας φορολογούνται πλέον τα πλοία τα οποία σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρουμε παρακάτω:

Τα πλοία τα οποία ξεπερνούν τα... έτη	Τα πλοία μικρότερα των ... χρόνων	Ο φορολογικός συντελεστής
10	20	0,2
20	25	0,3
25	απεριόριστο	0,4

Επιπρόσθετα ακόμα και όταν υπάρχουν περιπτώσεις φορολόγησης πλοίων τα οποία έχουν νηολογηθεί πριν ψηφιστεί και εφαρμοστεί ο νόμος, υποβάλλονται σε αξιοσημείωτες μειώσεις φόρων σύμφωνα με το άρθρο 9 του νόμου (27/1975) οι οποίες εκπίπτουν κυρίως από την ηλικία του πλοίου. Ωστόσο οι απαλλαγές αυτές των φόρων ισχύουν μόνο στην περίπτωση που τα πλοία έχουν γραφτεί για πρώτη φορά σε Ελληνικό νηολόγιο και δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει επανανηολόγηση. Εν κατακλείδι, όταν ένα πλοίο υπάγεται σε περισσότερες από μία περιπτώσεις απαλλαγής φόρου, τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να διαλέξει ποια από τις περιπτώσεις τον εξυπηρετεί καλύτερα.

Πως επιβάλλονται οι εισφορές στα πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν από την ψήφιση του ν. (27/1975)

Ως επιπρόσθετο φόρο καταβάλουν τα πλοία ένα ποσοστό το οποίο αναφέρεται ως εισφορά και καθορίζεται ανάλογα με την συνολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους καθώς και από την ηλικία του.

Οι συντελεστές των εισφορών είναι οι ακόλουθοι :

Ποια είναι η ηλικία του πλοίου σε χρόνια	Συντελεστής σε Δολάρια ΗΠΑ / ΚΟΧ
0 έως 4	0,53
5 έως 9	0,95
10 έως 19	0,8
20 έως 29	0,75
Από 30 και πάνω	0,50

Οι δείκτες του παραπάνω πίνακα πολλαπλασιάζονται κατά κλίμακα συνολικής χωρητικότητας ανάλογα με τους συντελεστές του κάτω πίνακα :

Η κλίμακα συνολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές Κλίμακας συνολικής χωρητικότητας
100 έως 10000	1,2
10001 έως 20000	1,1
20001 έως 40000	1,0
40001 έως 80000	0,9
Από 80001 και πάνω	0,8

Σε αυτήν την περίπτωση αξίζει να αναφέρουμε ότι οι απαλλαγές στους φόρους ταυτίζονται με αυτές των πλοίων της δεύτερης κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί μετά την εφαρμογή του ν. (27/1975)

Η Φορολογία των Β κατηγορίας πλοίων

Η φορολογία των Β κατηγορίας πλοίων υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου (27/1975) ετησίω , ανάλογα με τους κόρους συνολικής χωρητικότητας των πλοίων και καταβάλλεται στο νόμισμα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δηλαδή το ευρώ.

Ανάλογα με την κλίμακα έχουμε και τους ακόλουθους συντελεστές,

Κλίμακα σε κόρους συνολικής χωρητικότητας	Συντελεστής φορολογίας (κλίμακα σε ευρώ ανά κόρους συνολικής χωρητικότητας)	Φόρος Κλίμακας (σε Ευρωπαϊκό Νόμισμα)	Συνολική Χωρητικότητα σε κόρους	Συνολικός Ετήσιος φόρος σε Ευρωπαϊκό νόμισμα
20	0,90	18	20	18
30	1,05	31,5	50	49,5
50	1,14	57	100	106,5
Από 100 και πάνω	1,2			

Στην περίπτωση που ο φόρος ο οποίος υπολογίζεται σύμφωνα με την πάνω κλίμακα είναι μικρότερος των διακοσίων (200) Ευρώ, τότε εκπίπτει ως ελάχιστο ποσό καταβολής φόρος που ισούται με διακόσια (200) Ευρώ.

Για τα πλοία τα οποία έχουν συνολική χωρητικότητα κόρων άνω των εκατό (100), φορολογούνται 1 ευρώ ανά 1 κόρο.

Επιπλέον, οι φόροι οι οποίοι αναγράφονται στον πάνω πίνακα μειώνονται:

- Σε ποσοστό 50% όταν αφορά δρομολογημένα πλοία τα οποία εκτελούν τακτικές γραμμές μεταξύ ξένων και ελληνικών λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών.
- Σε ποσοστό 60% όταν αφορά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και επιβατηγά , ανεξαρτήτως του υλικού που έχουν κατασκευαστεί.
- Σε ποσοστό 75% όταν αφορά πλοία που απασχολούνται στον τομέα της αλιείας

Σύμφωνα με το άρθρο 12 και παράγραφο 2 του νόμου (27/1975) , υπολογίζεται ότι ο παραπάνω φόρος που έχει υπολογιστεί σύμφωνα με τον πίνακα στην σελίδα 48 προσαυξάνεται με τους συντελεστές που ακολουθούν ανάλογα την κατηγορία του πλοίου.

Με Συντελεστή 10% προσανξάνεται ο φόρος στα πλοία απορρύπανσης και καθαρισμού των θαλασσών, στις πλοηγίδες, στα πυροσβεστικά πλοία, στα ρυμουλκά τα οποία δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής υπηρεσιών, στα πλοία θαλάσσιων μεταφορών όταν η δραστηριότητά τους σε αυτόν τον τομέα υπερβαίνει το πενήντα (50%) της εκατό και στα ναυαγοσωστικά.

Με Συντελεστή 5% προσανξάνεται ο φόρος στα τουριστικά ημερόπλοια, στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και στα πλοία επαγγελματικής αναψυχής.

Με Συντελεστή 1% προσανξάνεται ο φόρος στα εφοδιαστικά πλοία, στις φορηγίδες, στους βυθοκόρους, στα πλοία αντλήσεων και γεωτρήσεων, στα γερανοφόρα πλοία, στα πλοία θαλάσσιων ερευνών, στα επιβατηγά-φορηγά πλοία, στα πλοία συντήρησης και πόντισης αγωγών και καλωδίων, στα πλοία ψυγεία, στα φαρόπλοια, στα σλέπια και στα εφοδιαστικά πλοία

Στα μοναδικά πλοία τα οποία δεν προσανξάνεται καθόλου ο φόρος είναι τα αλιευτικά πλοία, τα ρυμουλκά πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών όταν αυτή τους η δραστηριότητα σε αυτόν τον τομέα δεν υπερβαίνει το πενήντα (50%) τις εκατό του συνολικού χρόνου του οποίου δραστηριοποιούνται και στα πλοία τα οποία ειδικεύονται στις επιστημονικές και εκπαιδευτικές έρευνες.

Για να συνοψίσουμε, οι μειώσεις και οι απαλλαγές φόρων συμπίπτουν με των Α κατηγορίας πλοίων, για να μπορέσουν τα πλοία να ανταπεξέλθουν στον παγκόσμιο ανταγωνισμό της σημαίας. Τελικός σκοπός του Ελληνικού Υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας είναι να διατηρήσει τα ήδη υπάρχοντα πλοία καθώς και να προσελκύσει νέους πλοιοκτήτες.

Ο πλοιοκτήτης ο οποίος οφείλει να πληρώσει φόρο, έχει την υποχρέωση να παραδώσει την δήλωση στον προϊστάμενο της αρμόδιας Δ.Ο.Υ μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου. Σύμφωνα με το άρθρο 14 του νόμου (27/1975) κάθε χρόνο καταβάλλει την ίδια στιγμή δηλαδή τέλη Φεβρουαρίου το ¼ (25%) του φόρου του οποίου οφείλει. Τα υπόλοιπα ¾ (75%) καταβάλλονται σε τρεις ίσες δόσεις και εξοφλούνται τον Ιούνιο, τον Σεπτέμβρη και τον Δεκέμβρη αντίστοιχα. Τα ποσά αυτά πρέπει να εξοφληθούν το ίδιο έτος.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι μόνο όταν προσκομιστεί το αποδεικτικό καταβολής του 25% του συνολικού ποσού για τον μήνα Φεβρουάριο από την αρμόδια Δ.Ο.Υ και μόνο τότε γίνεται δεκτή η δήλωση της ναυτιλιακής εταιρίας από την Εφορία.

Όταν συναντούμε την περίπτωση όπου κρουαζιερόπλοιο είναι το πλοίο το οποίο υπόκειται σε φόρο, τότε ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να προσκομίσει από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πιστοποιητικά τα οποία θα αναφέρουν αναλυτικά το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο το κρουαζιερόπλοιο έκανε ταξίδια κατά το φορολογικό έτος της χρονιάς της οποίας εξετάζουμε. Αυτά τα παραστατικά υποβάλλονται στον προϊστάμενο της αρμόδιας Δ.Ο.Υ που είναι εγγεγραμμένη η επιχείρηση είτε από έναν εξουσιοδοτημένο νομικό εκπρόσωπο είτε από τον διαχειριστή της ναυτιλιακής εταιρίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του νόμου (27/1975) οι εισφορές και οι φόροι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καταβάλλονται είτε στο νόμισμα των Η.Π.Α δηλαδή το Δολάριο είτε σε Αγγλικές λίρες, σύμφωνα πάντα με την νομισματική ισοτιμία που ισχύει την περίοδο την οποία υποβάλλεται η φορολογική δήλωση.

Όταν τα πλοία πραγματοποιούν πλόες μόνο στα εσωτερικά λιμάνια της χώρας τότε ο φόρος καταβάλλεται σε Ευρώ επειδή το νόμισμα συναλλαγών (εσόδων) της ναυτιλιακής εταιρίας είναι στο ίδιο νόμισμα.

Όταν συναντάται η περίπτωση υποβολής των φόρων χωρίς να υπάρχει πραγματική οφειλή, τότε το ποσό αυτό συμψηφίζεται με άλλους φόρους που μπορεί να οφείλει η ναυτιλιακή εταιρία και μόνο όταν δεν υπάρχει καμία άλλη φορολογική οφειλή και μόνο τότε επιστρέφεται στην εταιρία το ποσό το οποίο πληρώθηκε στο με το ίδιο νόμισμα που είχε καταβληθεί .

Στην περίπτωση που στην φορολογική δήλωση είτε υπάρχουν ανακρίβειες είτε δεν έχει προσκομιστεί, τότε ο αρμόδιος προϊστάμενος της Δ.Ο.Υ που εντάσσεται η ναυτιλιακή εταιρία έχει την νομική άδεια να καθορίσει τον φόρο με αιτιολογημένες πράξεις και να καταλογίσει τον φόρο στον πλοιοκτήτη, ο οποίος με την σειρά του έχει το δικαίωμα να προσφύγει νομικά.

Τρόπος εφαρμογής φορολογίας των πλοίων που ανήκουν στην Β κατηγορία

Υπάρχουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στα Α κατηγορίας πλοία και στα Β κατηγορίας, αλλά η κύρια διαφορά τους είναι ότι στα Β κατηγορίας η βεβαίωση των φόρων εφαρμόζεται από τον αρμόδιο προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ που εντάσσεται η ναυτιλιακή επιχείρηση , σύμφωνα με τα στοιχεία και τα παραστατικά τα οποία έχει στην κατοχή του για την συνολική χωρητικότητα του πλοίου .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

4.1 Εισαγωγικά

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται να αποτυπωθεί η λογιστική που εφαρμόζεται σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση στην Ελλάδα με σκοπό να κατανοηθεί ακόμα καλύτερα η σημασία της τήρησης των λογιστικών βιβλίων στο ναυτιλιακό κλάδο. Πιο συγκεκριμένα επιδιώκεται η μελέτη της γνωστής επιχείρησης X η οποία ιδρύθηκε στην Ελλάδα και δραστηριοποιείται σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο, Πολωνία, Νότια Κορέα, Κίνα και αργότερα εφάρμοσε επεκτατική πολιτική και στην Κύπρο.

Οι κύριες δραστηριότητες της εταιρίας είναι η μεταχείριση πλοίων που ειδικεύονται στα φορτία ξηρού πάγου αλλά και ψυγείων- πλοίων, η διαχείριση μεταχειρισμένων πλοίων, η κατασκευή καινούριων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου αλλά και εμπορευματοκιβωτίων. Η επιχείρηση X έχει στην κατοχή της έναν υπερσύγχρονο στόλο πλοίων-φορτηγών ξηρού φορτίου έτσι ώστε να διασφαλίζει πάντα μια υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Οφείλουμε να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι η συγκεκριμένη εταιρία διατηρεί έναν πολύ ισχυρό ισολογισμό διατηρώντας το κόστος της σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Επίσης καθοριστικό ρόλο για τη πορεία και τη βιωσιμότητα της εταιρίας διαδραματίζει η αξιοπιστία της και η ασφάλεια της στοχεύοντας πάντοτε στη διατήρηση καλών σχέσεων με τους διεθνείς ναυλωτές. Μέχρι το 2005 διέθεσε στις επενδύσεις το ποσό 12.375 το οποίο ισοδυναμούσε με το 35% του ενεργητικού της. Μια από τις βασικές στρατηγικές που ακολουθεί η εταιρία είναι οι μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις.

Στη συνέχεια γίνεται η ανάλυση των συγκεντρωτικών ισολογισμών και των καταστάσεων χρήσης της ναυτιλιακής εταιρίας X για τα έτη 2011 έως 2015 προκειμένου να λάβουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα της εφαρμογής της λογιστικής σε μια ναυτιλιακή εταιρία.

4.2 Ανάλυση λογιστικών καταστάσεων στην εταιρία X

Χρήση	Έσοδα από πωλήσεις αγαθών & Υπηρεσιών	Κόστος Παρεχόμενων Υπηρεσιών	Μικτό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	Χρεωστικοί Τόκοι και συναφή έξοδα
-------	---------------------------------------	------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------

Χρήση	Σύνολο Παγίου Ενεργητικού	Αποθέματα	Απαιτήσεις	Χρηματικά Διαθέσιμα	Κυκλοφορούν Ενεργητικό	Σύνολο Ενεργητικού
	Ισολογισμός - Ενεργητικό	Ισολογισμός - Ενεργητικό	Ισολογισμός - Ενεργητικό	Ισολογισμός - Ενεργητικό	Ισολογισμός - Ενεργητικό	Ισολογισμός - Ενεργητικό
2018	268.636,00 €	2.568,00 €	12.087,00 €	10.004,00 €	24.659,00 €	293.295,00 €
2017	378.617,00 €	2.476,00 €	19.587,00 €	27.895,00 €	49.958,00 €	428.575,00 €
2016	392.309,00 €	3.261,00 €	42.109,00 €	31.279,00 €	76.649,00 €	468.958,00 €
2015	430.661,00 €	2.616,00 €	35.606,00 €	26.037,00 €	64.259,00 €	494.920,00 €
2014	448.368,00 €	2.308,00 €	27.669,00 €	22.506,00 €	52.483,00 €	500.851,00 €
2013	462.183,00 €	3.715,00 €	31.292,00 €	25.721,00 €	60.728,00 €	522.911,00 €

Χρήση	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	Αποτελέσματα εις νέο	Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	Υποχρεώσεις προς προμηθευτές	Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	Σύνολο υποχρεώσεων
	Ισολογισμός - Παθητικό	Ισολογισμός - Παθητικό	Ισολογισμός - Παθητικό	Ισολογισμός - Παθητικό	Ισολογισμός - Παθητικό	Ισολογισμός - Παθητικό
2018	270.467,00 €	-3.016,00 €	1.751,00 €	17.920,00 €	21.077,00 €	22.828,00 €
2017	273.700,00 €	3.848,00 €	126.829,00 €	14.228,00 €	28.046,00 €	154.875,00 €
2016	269.817,00 €	19.799,00 €	140.562,00 €	43.618,00 €	58.579,00 €	199.141,00 €
2015	250.046,00 €	16.239,00 €	183.286,00 €	45.329,00 €	61.588,00 €	244.874,00 €
2014	233.807,00 €	-2.157,00 €	199.604,00 €	43.159,00 €	67.440,00 €	267.044,00 €
2013	205.804,00 €	-17.366,00 €	215.818,00 €	71.609,00 €	101.289,00 €	317.107,00 €

	Αποτελέσματα Χρήσης	Αποτελέσματα Χρήσης	Αποτελέσματα Χρήσης	Αποτελέσματα Χρήσης
2018	88.324,00 €	73.217,00 €	15.107,00 €	1.151,00 €
2017	69.103,00 €	49.768,00 €	19.335,00 €	1.796,00 €
2016	149.864,00 €	106.841,00 €	43.023,00 €	2.128,00 €
2015	162.077,00 €	120.304,00 €	41.773,00 €	2.560,00 €
2014	157.827,00 €	138.427,00 €	19.400,00 €	4.511,00 €
2013	152.105,00 €	134.825,00 €	17.280,00 €	7.504,00 €

Χρήση	Πιστωτικοί Τόκοι και συναφή έσοδα	Ολικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης=Λειτουργικά Έσοδα – μη Λειτουργικά Έξοδα	Αποσβέσεις παγίων	κέρδη προ φόρων και τόκων (EBITDA)	Καθαρό αποτέλεσμα χρήσης
	Αποτελέσματα Χρήσης	Αποτελέσματα Χρήσης	Αποτελέσματα Χρήσης		Αποτελέσματα Χρήσης
2018	81,00 €	14.037,00 €	12.004,00 €	5.363,00 €	-3.016,00 €
2017	85,00 €	17.624,00 €	8.660,00 €	9.942,00 €	3.848,00 €
2016	99,00 €	40.994,00 €	8.436,00 €	27.630,00 €	19.799,00 €
2015	112,00 €	39.325,00 €	10.404,00 €	25.841,00 €	16.239,00 €
2014	133,00 €	15.022,00 €	10.135,00 €	9.917,00 €	-2.157,00 €
2013	17,00 €	9.793,00 €	9.914,00 €	5.861,00 €	-17.366,00 €

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

**Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας (current ratio) = Κυκλοφορούν Ενεργητικό/
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις**

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
1,17	1,78	1,31	1,04	0,78	0,60	1,11	0,38



Ο αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας μας παρουσιάζει την ρευστότητα της επιχείρησης και μας δείχνει ποια είναι τα όρια ασφαλείας, δηλαδή κατά πόσο η επιχείρηση είναι σε θέση να ανταπεξέλθει στις καθημερινές τις οικονομικές υποχρεώσεις. Οι κύριοι λογαριασμοί που εντάσσονται στο κυκλοφορούν ενεργητικό είναι τα διαθέσιμα (είναι τα χρήματα και χρεόγραφα τα οποία μπορούν να ρευστοποιηθούν άμεσα), οι απαιτήσεις, τα αποθέματα και οι προκαταβολές των Προμηθευτών.

Το αποτέλεσμα αυτού του αριθμοδείκτη πρέπει να είναι μεγαλύτερο του 1 έτσι ώστε να εξασφαλίζονται τα περιθώρια ασφαλείας. Παρόλα αυτά ένας υπερβολικά αυξημένος δείκτης μας δείχνει ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να συσσωρεύσει τα ρευστά της στοιχεία στις επιμέρους κατηγορίες που αναφέραμε πιο πάνω.

Το αποτέλεσμα 1,17 του πίνακα για το έτος 2018 μας δείχνει ότι για κάθε 1 ευρώ που πρέπει να πληρώσει η επιχείρηση έχει στην διάθεσή της 1,17. Από το 2013 έως το 2017 έχουμε σταδιακή αύξηση του δείκτη μας που οφείλεται στην σταδιακή μείωση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων από 101.289,00 € το 2013 σε 28.046,00 € το 2017, ενώ η απότομη μείωση του δείκτη το 2018 οφείλεται στην μείωση του Κυκλοφορούν Ενεργητικού από 49.958,00 € το 2017 σε 24.659,00 € το 2018.

Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας (cash ratio) = Διαθέσιμα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
Αριθμοδείκτης άμεσης ή ειδικής ρευστότητας (quick or acid – test ratio) = Κυκλοφορούν ενεργητικό
- Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

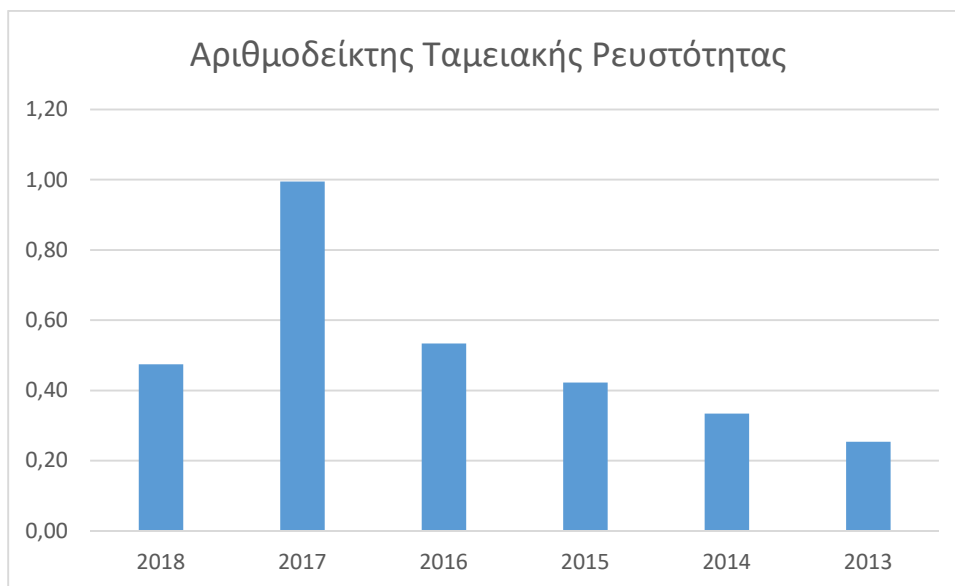
2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
1,05	1,69	1,25	1,00	0,74	0,56	1,05	0,36



Ο αριθμοδείκτης Άμεσης ή ειδικής Ρευστότητας μας υποδεικνύει την σχέση μεταξύ των ρευστών κυκλοφοριακών στοιχείων μιας επιχείρησης προς τις Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Είναι μια ποιο αξιόπιστη μέτρηση όσον αφορά την δυνατότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει στις Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της (μπορεί να μας δώσει μία εκτίμηση αν η επιχείρηση θα δανειστεί στο μέλλον). Το αποτέλεσμα μεγαλύτερο του 1 θεωρείται πολύ καλό ενώ και οι αριθμοί κοντά στο 1 μπορεί να θεωρηθούν αποδεκτοί.

Το αποτέλεσμα 1,05 του πίνακα για το έτος 2018 μας δείχνει ότι η επιχείρησή μας μπορεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της και δεν θα δανειστεί από τρίτους.

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
0,47	0,99	0,53	0,42	0,33	0,25	0,50	0,24



Ο αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας μας δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα ταμειακά διαθέσιμα που διαθέτει.

Τις περισσότερες φορές το αποτέλεσμα είναι μικρότερο του 1 αλλά αυτό δεν πρέπει να μας ανησυχεί μιας και συναντούμε περιπτώσεις που ακόμα και τράπεζες έχουν αριθμοδείκτη ταμειακής ρευστότητας μικρότερο του 1.

Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού: κύκλος εργασιών / γενικό σύνολο ενεργητικού

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
0,30	0,16	0,32	0,33	0,32	0,29	0,29	0,06



Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας Ενεργητικού μας δείχνει την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης στις πωλήσεις της σε σύγκριση με τα χρηματικά ποσά που έχουν επενδυθεί στα περιουσιακά της στοιχεία. Όταν συναντάται υψηλή τιμή σε αυτόν τον αριθμοδείκτη μας δείχνει ότι υπάρχει σωστή διαχείριση και οργάνωση στην χρησιμοποίηση του διαθέσιμου Ενεργητικού. Μία μικρότερη τιμή μας δείχνει έλλειψη πυγμής στην λήψη αποφάσεων από την μεριά της διοίκησης της εταιρίας μας. Στην περίπτωση της ναυτιλιακής μας εταιρίας επειδή θεωρείται επιχείρηση έντασης κεφαλαίου (δηλαδή πρέπει να επενδύσει μεγάλα κεφάλαια για να αγοράσει τα πλοία και τον εξοπλισμό τους) έχουμε τιμή μικρότερη της μονάδας, κάτι το οποίο είναι απολύτως δικαιολογημένο.

Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων: κόστος πωλήσεων / αποθέματα

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
28,51	20,10	32,76	45,99	59,98	36,29	37,27	12,81



Το κόστος πωλήσεων βγαίνει από τον τύπο : Αρχικό απόθεμα (αξία) + Αγορές περιόδου (καθαρές) – Τελικό απόθεμα (αξία) = Κόστος πωλήσεων

Ο αριθμοδείκτης της ταχύτητας κυκλοφορίας των αποθεμάτων μας δείχνει πόσες φορές έχουν ανανεωθεί τα αποθέματα της επιχείρησης σε σύγκριση με τις πωλήσεις της κατά την διάρκεια του οικονομικού έτους που εξετάζουμε. Αυτός ο αριθμοδείκτης διαφέρει από κλάδο σε κλάδο αλλά πρόκειται για δείκτη πολύ μεγάλης σημασίας για την διοίκηση της επιχείρησης η οποία μέσα από τα αποτελέσματα αυτού μπορεί να προβλέψει και να προγραμματίσει τις μελλοντικές παραγγελίες των αποθεμάτων της.

Μέση διάρκεια Παραμονής Αποθεμάτων=360/Κυκλοφοριακή ταχύτητα αποθεμάτων

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
12,63	17,91	10,99	7,83	6,00	9,92	10,88	3,80



Ο αριθμοδείκτης Μέσης διάρκειας Παραμονής Αποθεμάτων συνδέεται με τον παραπάνω και όταν το αποτέλεσμα είναι ένας μεγάλος σε αριθμό δείκτης μας δείχνει ότι τα αποθέματα ανακυκλώνονται με γρήγορο ρυθμό ενώ ένας μικρός δείκτης μας δείχνει πρόβλημα λόγω υπεραποθεματοποίησης ή μείωση των πωλήσεων της επιχείρησης άρα και μείωση κερδών. Επίσης τα αποτελέσματα αυτού του δείκτη θα πρέπει να συγκρίνονται με τα αποτελέσματα άλλων εταιριών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο έτσι ώστε να υπάρχει μέτρο σύγκρισης αλλά και σύγκριση από έτος σε έτος. Όταν συναντάμε δηλαδή συνέχει μείωση στον δείκτη μας ενώ παράλληλα όλες οι άλλες εταιρίες έχουν αύξηση τότε υπάρχει προφανώς πρόβλημα. Στην περίπτωση της εταιρίας μας έχουμε μια σταθερή αύξηση μέχρι το 2017 που ακολουθεί μείωση κατά 5,28 για το έτος 2018.

Δείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων: κύκλος εργασιών (πωλήσεις)/ απαιτήσεις

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
7,31	3,53	3,56	4,55	5,70	4,86	4,92	1,31



Ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων μας δείχνει την σχέση μεταξύ των πωλήσεων και αυτών που χρωστούν στην εταιρία. Με λίγα λόγια μας παρουσιάζει το πόσο γρήγορα εισπράττει χρήματα η επιχείρηση μέσα σε ένα οικονομικό έτος. Για παράδειγμα το 2013 εισέπραξε 4,86 φορές τις απαιτήσεις της άρα η συλλογή των μετρητών γινόταν εκείνο το οικονομικό έτος ανά 2,5 μήνες. Γενικά όσο πιο μεγάλος είναι αυτός ο δείκτης τόσο καλύτερα για την εταιρίας μας.

Μέση διάρκεια εισπραξης των απαιτήσεων=360/Κυκλοφοριακή ταχύτητα απαιτήσεων

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
49,27	102,04	101,15	79,09	63,11	74,06	78,12	19,05



Ο αριθμοδείκτης Μέσης διάρκειας εισπραξης των απαιτήσεων συνδέεται με τον πάνω και μας δείχνει σε πόσες ημέρες κατά μέσο όρο εισπράττει η επιχείρησή μας από αυτούς που της χρωστούν. Προφανώς όσο μικρότερο είναι το αποτέλεσμα αυτού του δείκτη τόσο καλύτερα.

Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Παγίων=Πωλήσεις/πάγιο ενεργητικό

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
0,33	0,18	0,38	0,38	0,35	0,33	0,33	0,07



Ο αριθμοδείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Παγίων μας παρουσιάζει την σύγκριση μεταξύ των πωλήσεων της επιχείρησης και των παγίων στοιχείων του ενεργητικού και εκτιμά την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης στον τομέα των πωλήσεων σε σύγκριση με τα πάγια (εξοπλισμός, ακίνητα, εγκαταστάσεις) τα οποία έχουν επενδυθεί. Αν θεωρήσουμε ότι τα πάγια περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης το 2013 ανακυκλώνονται ανά 5 έτη τότε ένα ευρώ που δίνεται στα πάγια, μας δίνει 1/3 του ευρώ (0,33 €) σε πωλήσεις ανά χρονιά. Γενικά βλέπουμε ότι αυτός ο αριθμοδείκτης είναι σχετικά σταθερός με εξαίρεση το 2017 όπου είχαμε μείωση των πωλήσεων από τις προηγούμενες χρονιές.

**Αριθμοδείκτης "κεφάλαιο κίνησης προς πωλήσεις" ταχύτητας κυκλοφορίας κεφαλαίου
κίνησης=αποθέματα+βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις+ διαθέσιμα- βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
0,04	0,32	0,12	0,02	-0,09	-0,27	0,02	0,18



Ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Κεφαλαίου Κίνησης μας δείχνει το πόσο γρήγορα και αποτελεσματικά χρησιμοποιείται το κεφάλαιο κίνησης στην ναυτιλιακή μας εταιρία. Μια αυξημένη τιμή μας προσδιορίζει ότι τα κεφάλαια κίνησης αξιοποιούνται αποτελεσματικά από την επιχείρησή μας, από την άλλη μια μικρότερη τιμή μας δείχνει ακριβώς το αντίθετο. Βέβαια μία πολύ υψηλή τιμή μπορεί να σημαίνει ότι δεν υπάρχει επαρκές κεφάλαιο κίνησης, για αυτόν τον λόγο αυτός ο αριθμοδείκτης πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά.

Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού: καθαρά κέρδη χρήσης / σύνολο ενεργητικού X 100

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
-1,03	0,90	4,22	3,28	-0,43	-3,32	0,60	2,57



Ο δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού μας παρουσιάζει την ποσοστιαία απόδοση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας και μας δίνει την δυνατότητα να αξιολογήσουμε την πορεία της ανά οικονομικό έτος. Επίσης μας δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει οικονομικά στο μέλλον προσελκύοντας επενδύσεις και νέα κεφάλαια. Η πιο κακή χρονιά της επιχείρησης ήταν το 2013 και αυτό οφείλεται κυρίως στα καθαρά κέρδη (-17,366 ευρώ) αρνητικό ήταν το αποτέλεσμα και του 2014 και του 2018 για αυτό και έχουμε αρνητικό αποτέλεσμα στους δείκτες μας. Όσον αφορά το σύνολο ενεργητικού αυξάνεται πολύ λίγο κάθε χρονιά άρα τα καθαρά κέρδη είναι αυτά που επηρέασαν τόσο πολύ τον δείκτη.

Δείκτης οικονομικής μοχλεύσεως: γενικό σύνολο ενεργητικού / σύνολο ιδίων κεφαλαίων

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
1,08	1,57	1,74	1,98	2,14	2,54	1,84	0,46



Ο δείκτης Οικονομικής Μόχλευσης μας παρουσιάζει την σχέση μεταξύ ξένων και ιδίων κεφαλαίων. Ιδανικός θεωρείται ο δείκτης ο οποίος είναι μεγαλύτερος του 1. Σε αυτήν την περίπτωση η χρήση των ξένων κεφαλαίων βοηθά οικονομικά την επιχείρησή μας, ενώ στην αντίθετη περίπτωση δηλαδή όταν ο δείκτης είναι μικρότερος του 1, τότε ο δανεισμός από τρίτους προς την επιχείρηση δεν αποφέρει αξιοσημείωτα κέρδη παρά μόνο μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. Στον πίνακα παραπάνω βλέπουμε ότι αυτός ο δείκτης είναι πάντα πάνω από την μονάδα πράγμα θετικό για την εταιρία μας. Παρόλα αυτά η σταδιακή μείωση αυτού του δείκτη από το 2013 έως το 2018 οφείλεται κυρίως στην σταδιακή μείωση του συνόλου του Ενεργητικού ανά τα έτη.

Δείκτης καθαρού κέρδους: καθαρά κέρδη χρήσης / κύκλος εργασιών (%)

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
-3,41%	5,57%	13,21%	10,02%	-1,37%	-11,42%	2,10%	8,40%



Ο δείκτης Καθαρού Κέρδους μας παρουσιάζει το ποσοστό επί τις 100 που κατέχει η επιχείρηση στην αγορά την οποία δραστηριοποιείται. Μέσα από αυτόν τον δείκτη μπορούμε να καταλάβουμε πόσο αποτελεσματική και λειτουργική είναι η πολιτική της εταιρίας όσον αφορά τις τιμές των προϊόντων/υπηρεσιών τις οποίες πουλάει. Δεν υπάρχει ιδανική τιμή για αυτόν τον δείκτη μιας και υπάρχουν διαφορές από κλάδο σε κλάδο αλλά, όσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό που προκύπτει τόσο πιο κερδοφόρα είναι η επιχείρηση. Άρα στον πίνακα βλέπουμε ότι το 2013, το 2014 και το 2018 η επιχείρηση μας είχε αρνητικά αποτελέσματα και αυτό οφείλεται κυρίως στις αρνητικές τιμές των καθαρών κερδών χρήσης που είχαμε και στα τρία αυτά έτη. Εν αντιθέσει το 2015, το 2016 και το 2017 η επιχείρηση μας είχε θετικά ποσοστά γεγονός που οφείλεται στις θετικές τιμές των καθαρών κερδών.

Δείκτης μικτού κέρδους: μικτά κέρδη εκμετάλλευσης / κύκλος εργασιών(καθαρές πωλήσεις) (%)

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
17,10%	27,98%	28,71%	25,77%	12,29%	11,36%	20,54%	7,23%



Ο τύπος του Μικτού κέρδους ισούται : Καθαρές Πωλήσεις – Κόστος Πωληθέντων

Ο τύπος του Κύκλου Εργασιών ισούται: Συνολικές Πωλήσεις- Εκπτώσεις-Επιστροφές Πωλήσεων – Ειδικά έξοδα πωλήσεων

Ο αριθμοδείκτης Μικτού κέρδους μας παρουσιάζει το ποσοστό του μικτού κέρδους που εισπράττει μία επιχείρηση από την πώληση προϊόντων αξίας 100 Ευρώ. Υπάρχει μια σύνδεση μεταξύ του αριθμοδείκτη Μικτού κέρδους και του αριθμοδείκτη Καθαρού κέρδους. Στην μία περίπτωση όταν το αποτέλεσμα του Καθαρού κέρδους μειώνεται ενώ το αποτέλεσμα του Μικτού κέρδους παραμένει σταθερό, τότε βγάζουμε το συμπέρασμα ότι τα λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης αυξάνονται σε δυσανάλογο βαθμό σε σύγκριση με τις πωλήσεις. Η άλλη περίπτωση είναι όταν το αποτέλεσμα του Καθαρού κέρδους παραμένει σταθερό ενώ το αποτέλεσμα του Μικτού κέρδους μειώνεται. Τότε βγάζουμε το συμπέρασμα ότι το κόστος πωληθέντων αυξάνεται με δυσανάλογο βαθμό σε σύγκριση με τα έσοδα από τις πωλήσεις. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους, δυο από τους πιο βασικούς είναι η συμπίεση των τιμών πώλησης και η μείωση της παραγωγικότητας των μονάδων που απασχολούνται στην παραγωγική διαδικασία.

Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων: καθαρά κέρδη χρήσης / σύνολο ιδίων κεφαλαίων

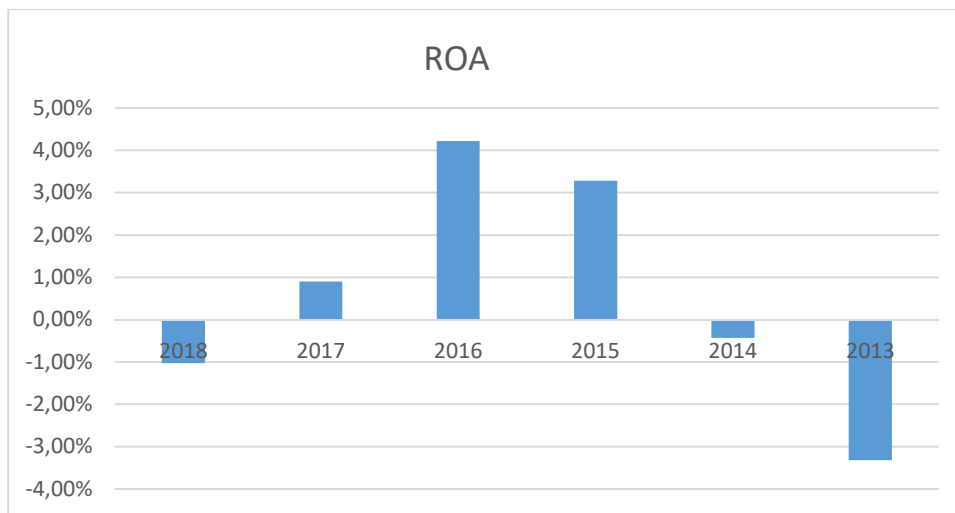
2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
-1,12%	1,41%	7,34%	6,49%	-0,92%	-8,44%	0,79%	5,28%



Ο αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων μας παρουσιάζει στοιχεία για την οικονομική απόδοση της εταιρίας για το οικονομικό έτος το οποίο εξετάζουμε. Για αυτόν τον λόγο θεωρείται ένας από τους πιο σημαντικούς αριθμοδείκτες, επειδή μας δείχνει την ποσοστιαία απόδοση που κερδίζουν τα στελέχη της εταιρίας σε σύγκριση με τα κεφάλαια που έχουν διαθέσει. Το 2013, το 2014 και το 2018 η επιχείρησή μας είχε αρνητικά αποτελέσματα και αυτό οφείλεται κυρίως στις αρνητικές τιμές των καθαρών κερδών χρήσης που είχαμε και στα τρία αυτά έτη. Εν αντιθέσει το 2015, το 2016 και το 2017 η επιχείρησή μας είχε θετικά ποσοστά γεγονός που οφείλεται στις θετικές τιμές των καθαρών κερδών.

ROA=καθαρά κέρδη/σύνολο ενεργητικού (%)

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
-1,03%	0,90%	4,22%	3,28%	-0,43%	-3,32%	0,60%	2,57%



Ο δείκτης ROA μεταφράζεται ως δείκτης Απόδοσης περιουσιακών στοιχείων και μόχλευσης. Με αυτόν τον δείκτη παρουσιάζουμε το ποσοστιαίο κέρδος που προκύπτει από τα περιουσιακά στοιχεία την επιχείρησης. Το 2013, το 2014 και το 2018 η επιχείρηση μας είχε αρνητικά αποτελέσματα και αυτό οφείλεται κυρίως στις αρνητικές τιμές των καθαρών κερδών χρήσης που είχαμε και στα τρία αυτά έτη. Εν αντιθέσει το 2015, το 2016 και το 2017 η επιχείρηση μας είχε θετικά ποσοστά γεγονός που οφείλεται στις θετικές τιμές των καθαρών κερδών. Από το 2013 έως το 2017 έχουμε μια μικρή σταδιακή μείωση κάθε χρόνο στο σύνολο του ενεργητικού η οποία δεν επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το αποτέλεσμα των δεικτών μας, ενώ το 2018 έχουμε μεγάλη μείωση του συνόλου του ενεργητικού σε σύγκριση με τις άλλες χρονιές πράγμα το οποίο έχει αποτέλεσμα και στον δείκτη μας.

Ανάλυση Δομής Κεφαλαίων

Δείκτης κάλυψης τόκων: κέρδη προ τόκων και φόρων / σύνολο χρεωστικών τόκων

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
4,66	5,54	12,98	10,09	2,20	0,78	6,04	4,27



Ο δείκτης Κάλυψης Τόκων μας δείχνει την εξάρτηση των χρηματοοικονομικών εξόδων της επιχείρησης προς το εισόδημα της πριν αφαιρεθούν από αυτό οι φόροι. Μας παρουσιάζει επίσης ποια είναι η ικανότητα της εταιρίας μας να πληρώνει τα χρηματοοικονομικά της έξοδα αφού βέβαια έχει αποπληρώσει όλα τα υπόλοιπα έξοδά της (όπως εργοδοτικές εισφορές, μισθούς κτλ.). Το κύριο μειονέκτημα αυτού του αριθμοδείκτη είναι ότι εξετάζει την λογιστική δυνατότητα της εταιρίας να αποπληρώνει τα χρηματοοικονομικά της έξοδα και όχι την ταμειακή της δυνατότητα αφού μπορεί να συναντήσουμε έσοδα τα οποία δεν είναι άμεσα διαθέσιμα, όπως για παράδειγμα οι πωλήσεις επί πίστωση. Το σύνολο των χρεωστικών τόκων μειώνεται σταδιακά από το 2013 (7.504,00 €) στα (1.151,00 €) το 2018. Αρά ο μεγάλος δείκτης το 2015 και το 2016 οφείλεται στην μεγάλη αύξηση των κερδών προ τόκων και φόρων σε σύγκριση με τις άλλες χρονιές.

Αριθμοδείκτης: Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Σύνολο Υποχρεώσεων

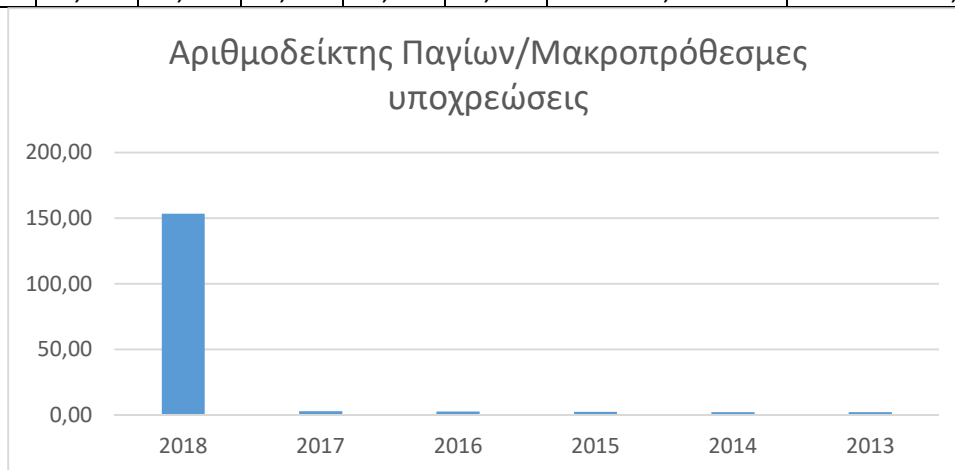
2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
1,08	0,32	0,38	0,26	0,20	0,19	0,41	0,31



Ο αριθμοδείκτης Κυκλοφορούν Ενεργητικό προς Σύνολο Υποχρεώσεων είναι ένας δείκτης ο οποίος μπορεί να μας δείξει την ρευστότητα της εταιρίας μας μακροχρόνια. Για αυτόν τον λόγο εξετάζουμε και συγκρίνουμε τα αποτελέσματά του από οικονομικό σε οικονομικό έτος. Όταν συναντάμε τιμή του δείκτη η οποία είναι μεγαλύτερη της μονάδας τότε η εταιρία μας έχει την δυνατότητα να εξοφλήσει όλες τις υποχρεώσεις της χωρίς να χρειαστεί να κάνει αναδιάρθρωση κεφαλαίου. Αυτό βέβαια θα ισχύει στην περίπτωση που η εταιρία μας δεν θα παρουσιάσει πολλές ζημιές στο μέλλον. Στην περίπτωση της εταιρίας μας βλέπουμε μία σταδιακή αύξηση από το 2013 έως το 2016 μετά μια μικρή μείωση το 2017 και μετέπειτα μια ραγδαία αύξηση αυτού του δείκτη το 2018 το οποίο οφείλεται στην ραγδαία μείωση τόσο του κυκλοφορούν ενεργητικού από 49.958,00 € το 2017 σε 24.659,00 € το 2018, όσο και στο σύνολο υποχρεώσεων από 154.875,00 € το 2017 σε 22.828,00 € το 2018.

Αριθμοδείκτης Παγίων/Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
153,42	2,99	2,79	2,35	2,25	2,14	27,66	56,24



Στον αριθμοδείκτη Παγίων προς Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις δεν υπολογίζονται τα υποθηκευμένα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας μας. Αυτός ο δείκτης μας παρουσιάζει την ικανότητα της εταιρίας να καλύψει τις μακροχρόνιες πιστώσεις της με βάση των οικονομικών (παγίων) στοιχείων της εταιρίας που μπορούν να ρευστοποιηθούν. Επίσης το αποτέλεσμα αυτού του δείκτη μας δίνει μια εκτίμηση, αν η επιχείρηση θα χρειαστεί να δανειστεί από τρίτους στο μέλλον και κατά πόσο θα έχει αυτήν την δυνατότητα. Για αυτόν τον λόγο αυτός ο αριθμοδείκτης εξετάζεται από έτος σε έτος. Όταν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει την δυνατότητα να καλύψει τους μακροχρόνιους πιστωτές της χωρίς να χρειαστεί να δανειστεί, ενώ στην αντίθετη περίπτωση μας δείχνει υπερχρέωση της εταιρίας. Το μειονέκτημα αυτού του δείκτη είναι ότι στον ισολογισμό υπολογίζεται η αξία αγοράς ή κτήσης των παγίων περιουσιακών και όχι η τρέχουσα αξία τους και όχι η πραγματική η οποία είναι σύμφωνη με τις τιμές της αγοράς. Στην επιχείρηση μας βλέπουμε μια μικρή σταδιακή αύξηση από το 2013 έως το 2017 και μία ραγδαία αύξηση το 2018 η οποία οφείλεται στην απότομη μείωση των Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων από 126.829,00 € το 2017 σε 1.751,00 € το 2018.

Αριθμοδείκτης Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις / Ίδια κεφάλαια (%)

2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
0,65%	46,34%	52,10%	73,30%	85,37%	104,87%	60,44%	33,18%



Ο αριθμοδείκτης Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια εξετάζεται από το ένα οικονομικό έτος στο άλλο. Μας δείχνει την ποσοστιαία σχέση των υποχρεώσεων που έχει μακροπρόθεσμα η εταιρία μας προς τα ίδια κεφάλαια της. Στην περίπτωση της εταιρίας μας έχουμε σταδιακή μείωση αυτού του δείκτη από το 2013 έως το 2017 που οφείλεται κυρίως στην σταδιακή μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων από έτος σε έτος και ραγδαία μείωση του δείκτη το 2018 γεγονός που οφείλεται κυρίως στο ότι οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της εταιρίας μας μειώθηκαν από 126.829,00 € το 2017 σε μόλις 1.751,00 € το 2018, ενώ τα ίδια κεφάλαια έμειναν σχεδόν στα ίδια επίπεδα (με μία πολύ μικρή μείωση) τόσο το 2017 όσο και το 2018.

Z = 1.2X1+ 1.4X2 + 3.3X3 +0.6X4+ 1.0X5	2018	2017	2016	2015	2014	2013	Μέσος όρος	Τυπική Απόκλιση
X1=Κεφάλαιο κίνησης/ Σύνολο ενεργητικού	0,01	0,05	0,04	0,01	0,03	0,08	0,00	0,04
X2=Παρακρατηθέντα Κέρδη / Σύνολο Ενεργητικού	-0,01	0,01	0,04	0,03	0,00	0,03	0,01	0,03
X3=Κέρδη προ Φόρων και Τόκων (EBIT) / Σύνολο Ενεργητικού	0,02	0,02	0,06	0,05	0,02	0,01	0,03	0,02
X4=Αγοραία Αξία Κεφαλαίων / Σύνολο Υποχρεώσεων	11,85	1,77	1,35	1,02	0,88	0,65	2,92	4,01
X5=Πωλήσεις / Σύνολο Ενεργητικού	0,30	0,16	0,32	0,33	0,32	0,29	0,29	0,06
z-score	7,47	1,37	1,43	1,16	0,86	0,58	2,15	2,40

(Τα παρακρατηθέντα κέρδη είναι στο παθητικό, τα λεγόμενα κέρδη (ή αποτελέσματα) εις νέο, η Αγοραία Αξία Κεφαλαίων είναι τα ίδια κεφάλαια)

Z-score: Ονομάζεται ως δείκτης προβλέψεως χρεοκοπίας ο οποίος ανακαλύφθηκε από τον Edward Altman (καθηγητής Χρηματοοικονομικών στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης). Το 1968 έγινε η δημοσίευση αυτού του τύπου ο οποίος χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα από πολλές επιχειρήσεις. Το μοντέλο του Altman χρησιμοποιεί είκοσι δύο (22) αριθμοδείκτες οι οποίοι έχουν καταταχισθεί σε πέντε κύριες κατηγορίες δεικτών (αποδοτικότητα, μόχλευση, ρευστότητα, δραστηριότητα και φερεγγυότητα).

Όσον αφορά τα αποτελέσματα του Z-score :

- Αποτέλεσμα ίσο και μικρότερο του 1,8 μας δείχνει πιθανότητα πτώχευσης της εταιρίας μελλοντικά.
- Αποτέλεσμα ίσο και μεγαλύτερο του 2,7 μας δείχνει ταμειακή άνεση για την εταιρία.

Αυτό το μοντέλο δίνει πληροφορίες για την οικονομική ευημερία μιας εταιρίας σε χρονικό ορίζοντα περίπου 2 χρόνων.

Τα αποτελέσματα της επιχείρησής μας για το 2013 και 2014 δεν είναι καθόλου αισιόδοξα μιας και οι δείκτες είναι 0,58 και 0,86 αντίστοιχα. Από το 2014 έως το 2017 έχουμε σταδιακή αύξηση αυτού του δείκτη ο οποίος όμως μας δείχνει ακόμα ότι υπάρχει πιθανότητα πτώχευσης για την εταιρία μας. Το 2018 έχουμε ραγδαία αύξηση αυτού του δείκτη από 1,37 το 2017 σε 7,47 το 2018 πράγμα το οποίο μας δείχνει ότι η εταιρία μας έχει πλέον ταμειακή άνεση και δεν υπάρχει κανένας φόβος για πτώχευση.

Βιβλιογραφία

Anderson, R., & Svare, J. (2013). *Internal Audit Oversight*. August: Journal of Accountancy .

Απόστολου Δ, Π. (1989). "ΜΕΛΕΤΗ ΠΛΟΙΟΥ: Τόμος Α: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ",
Αθήνα: Εκδόσεις "ΣΥΜΕΩΝ".

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. (1958). Ν. 3816/ 1958 (άρθρο 1, παράγραφος 1),
Αθήνα.

Λεκαράκου, Α. (2011). *Ναυτιλιακή Λογιστική*. Αθήνα : Λεκαράκου.

Πρωτοψάλτης, & Σαρακοστίδης. (2003). *Ελεγκτική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα.