



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ

Διπλωματική Εργασία:

"Ομοιότητες και διαφορές της λογιστικής κοινών
εταιρειών και της λογιστικής ναυτιλιακών εταιρειών"

Επιβλέπων Καθηγητής: Βλάχος Γεώργιος

Μέλη Επιτροπής: Γουλιέλμος Αλέξανδρος
Μερίκας Ανδρέας

Υποψήφιος Φοιτητής:
Μιλτιάδης Αργυρόπουλος MN/05016

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2008
Ε' Κύκλος

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ανεξάρτητη και μεγαλειώδης ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας συνοδεύτηκε παράλληλα και με την άνθηση του τριτογενούς τομέα, που αφορά την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να συμβάλει στην προώθηση της επιστήμης της λογιστικής εξετάζοντας την λογιστική τυποποίηση των Ναυτιλιακών εταιρειών. Η άμεση καταγραφή των κυριότερων λογιστικών διαδικασιών σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία αναδύει από μόνη της τις ομοιότητες και τις διαφορές, της λογιστικής κοινών και ναυτιλιακών εταιρειών.

Πιο αναλυτικά η διπλωματική εργασία αυτή, αποτελείται από έξι κεφάλαια.:

- Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και στην εμπορική ναυτιλία με σκοπό την γνωριμία του αναγνώστη με το είδος της επιχειρηματικής αυτής δράσης, καθώς επίσης και στην γνωριμία του με το πλοίο.
- Το δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις νομικές μορφές και την διοικητική οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών.
- Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο αντιστοίχως, αναλύεται η λειτουργία των κυριότερων και σημαντικότερων λογαριασμών του Ενεργητικού και Παθητικού μίας Ναυτιλιακής Εταιρείας.
- Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μία καταμέτρηση των εξόδων και εσόδων μίας Ναυτιλιακής Εταιρείας.
- Τέλος στο έκτο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά σε ειδικά χρηματοοικονομικά θέματα Ναυτιλιακών και μίη Εταιρειών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	σελ.2
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	σελ.3
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	σελ.6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ.7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 Οι μεταφορές ως κλάδος της παγκόσμιας οικονομίας.	σελ.9
1.2 Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα	σελ.11
1.3 Ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας	σελ.12
1.4 Το Πλοίο	σελ.13
1.4.1 - Ο ορισμός του πλοίου	
1.4.2 - Τα χαρακτηριστικά ενός πλοίου	
1.4.3 - Διακρίσεις σύγχρονων πλοίων	
1.4.4 - Κύριες μορφές ναύλωσης ενός πλοίου	
1.5 Η διοίκηση του πλοίου	σελ.19
1.6 Η απόσβεση του πλοίου	σελ.19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

2.1 Η νομική μορφή των Ναυτιλιακών Εταιρειών	σελ.21
2.1.1 - Κοινές Εταιρικές Μορφές	
2.1.2 - Συμπλοιοκτησία	
2.1.3 - Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτική Εταιρεία	
2.1.4 - Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία βάσει του Ν. 959/79	
2.1.5 - Εταιρείες Λαϊκής Βάσης του Ν. 849/78	
2.1.6 - Αλλοδαπές Εταιρείες του Ν. 89/67	
2.2 Η διάρθρωση της διοίκησης των Ναυτιλιακών Εταιρειών	σελ.25
2.2.1 - Τμήμα Ναυλώσεων	
2.2.2 - Τμήμα Επιχειρήσεων	
2.2.3 - Τεχνικό Τμήμα	
2.2.4 - Τμήμα Ασφαλίσεως	
2.2.5 - Τμήμα Προσωπικού	
2.2.6 - Τμήμα Προμηθειών	
2.2.7 - Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών	
2.2.8 - Τμήμα Λογιστηρίου	
2.3 Προβλήματα στην οργάνωση του λογιστηρίου σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία	σελ.30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

3.1 Πλοία	σελ.32
3.2 Τρόποι απόκτησης πλοίου	σελ.33
3.3 Ο λογαριασμός 30 “Ναυλωτές”	σελ.44
3.3.1 - Εγγραφές σε περίπτωση ναύλωσης πλοίου «κατά ταξίδι»	
3.3.2 - Εγγραφές σε περίπτωση χρονοναύλωσης	
3.4 Ο λογαριασμός 31 “Πράκτορες”	σελ.48
3.5 Ο λογαριασμός 32 “Ασφαλιστές” ή “Ασφαλιστικές απαιτήσεις”	σελ.51
3.6 Ο λογαριασμός 34 “Λογαριασμός πλοιάρχου”	σελ.54
3.6.1 - Ανάλυση δαπάνης τροφοδοσίας	
3.6.2 - Χρηματικός λογαριασμός του Πλοιάρχου	
3.6.3 - Τρόποι λειτουργίας του ΓΛΠ	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

4.1 Λογαριασμοί προβλέψεων	σελ.66
4.2 Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	σελ.67
4.3 Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	σελ.69
4.3.1 - Ο λογαριασμός 50 «Ασφαλιστές»	
4.3.2 - Ο λογαριασμός 51 «Κατασκευαστές και επισκευαστές»	
4.3.3 - Ο λογαριασμός 52 «Προμηθευτές»	
4.3.4 - Ο λογαριασμός 53 «Πιστωτές Διάφορου»	
4.3.5 - Ο λογαριασμός 55 «Ασφαλιστικοί Οργανισμοί»	
4.3.6 - Ο λογαριασμός 58 «Περιοδική κατανομή»	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

5.1 Δαπάνες διοίκησης – γραφείων	σελ.77
5.2 Δαπάνες πλοίου	σελ.79
5.3 Έσοδα Ναυτιλιακής Εταιρείας	σελ.82
5.4 Διακρίσεις δαπανών πλοίου	σελ.84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

6.1 Επιχείρηση και χρηματοοικονομική διαχείριση	σελ.89
6.2 Τα στελέχη της υπηρεσίας χρηματοοικονομικής διαχειρίσεως	σελ.91
6.3 Η σκοπιμότητα της χρηματοοικονομικής αναλύσεως της επιχείρησης	σελ.92
6.4 Οι οικονομικές καταστάσεις	σελ.93
6.4.1 - Ο Ισολογισμός	
6.4.2 - Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως	
6.4.3 - Ο πίνακας διαθέσεως αποτελεσμάτων	
6.4.4 - Η κατάσταση του Λογαριασμού Γενικής Εκμετάλλευσης	
6.4.5 - Το Προσάρτημα του Ισολογισμού και των Αποτελεσμάτων Χρήσεως	
6.5 Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Εταιρειών	σελ.99
6.6 Ανάλυση χρηματοοικονομικών δεδομένων με την χρήση αριθμοδεικτών	σελ.102
6.7 Φορολογία Ναυτιλιακών Εταιρειών	σελ.110
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ.113
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ.120
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ.121
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	σελ.123

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν καθ' όλη την διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Γεώργιο Βλάχο για την πολύτιμη και καθοριστική του συμβολή καθ'όλη την διάρκεια αυτής της προσπάθειας μου, με τις επισημάνσεις και τις καθοδηγήσεις του, χωρίς τις οποίες, αυτή η εργασία δεν θα είχε ολοκληρωθεί.

Ακόμα επιθυμώ να εκφράσω τις βαθύτατες ευχαριστίες μου στους γονείς μου, που η συμπαράστασή τους υπήρξε καθοριστική στην ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες που η εμπορική της ναυτιλία, κατά το μεγαλύτερο μέρος της, αναπτύχθηκε και ζει ελεύθερα μακριά από κάθε εξάρτηση από τον εθνικό οικονομικό της βίο και εμπόριο.

Είναι σε όλους γνωστό ότι η Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά συμφέροντα κατέχουν μία από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Κατά συνέπεια, το ενδιαφέρον για την μελέτη και την έρευνα των λογιστικών προβλημάτων στον τεράστιο αυτό τομέα της εθνικής οικονομίας πρέπει να είναι ανάλογο

Βασική επιδίωξη της διπλωματική εργασίας αυτής υπήρξε η προσπάθεια να καλυφθεί το συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο, όσο το δυνατόν, με περισσότερη σαφήνεια και με τρόπο που θα γίνεται εύληπτο από τον κάθε αναγνώστη, αποφεύγοντας παράλληλα υπερβολικές περιπλανήσεις σε πολύ εξειδικευμένα θέματα που θα τον περιπλέξουν.

Για την εξέταση των λογιστικών μεθόδων στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις χρησιμοποιείται η ναυτιλιακή λογιστική.

Η ναυτιλιακή λογιστική είναι ένας ειδικός κλάδος της λογιστικής και βρίσκει εφαρμογή στις κάθε μορφής ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το αντικείμενο δηλαδή του κλάδου αυτού της λογιστικής είναι η εκμετάλλευση του πλοίου.

Γενικά σχετικά για τις Ναυτιλιακές Εταιρείες θα πρέπει να γνωρίζουμε ως κοινά αποδεκτές παραδοχές ότι:

- Δεν υπάρχει ενιαία Ναυτιλιακή Λογιστική, δηλαδή δεν υπάρχει **ΕΝΙΑΙΟ** λογιστικό σχέδιο, υπάρχουν διάφορα λογιστικά σχέδια που βασίζονται μεν στις αρχές του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου αλλά παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις μεταξύ τους.
- Στις Ναυτιλιακές Εταιρείες υπάρχει από την μια η Λογιστική του πλοίου, που αποτελεί το πρωτογενές υλικό για τις Ναυτιλιακές Εταιρείες, τηρείται απλογραφικά και περιλαμβάνει έσοδα – έξοδα και από την άλλη η Λογιστική

στις Ναυτιλιακές Εταιρείες που τηρείται διπλογραφικά στην έδρα της επιχείρησης

- Τα διάφορα ναυτιλιακά γραφεία που διατηρεί μια Ναυτιλιακή Εταιρεία, ανά τον κόσμο επέχουν θέση υποκαταστήματος
- Το νόμισμα το οποίο τηρούνται οι λογαριασμοί είναι συνήθως το \$.
- Λαμβάνουμε ως δεδομένο πως όλες οι κοινές εταιρείες ακολουθούν την μεθοδολογία της γενικής λογιστικής σύμφωνα με το Ε.Γ.Λ.Σ.
- Θεωρούμε το πλοίο ως ενεργό και “ζωντανό” κομμάτι μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας εξετάζοντάς το, διεξοδικά.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 Οι Μεταφορές ως Βασικός Κλάδος της Παγκόσμιας Οικονομίας

Στην εποχή μας είναι δεδομένο πως η σύγχρονη οικονομική ζωή, εξαρτάται σχεδόν ολοκληρωτικά από τις μεταφορές. Η τεράστια σημασία των μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν τη βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς. Παράλληλα η ανάπτυξη, η οργάνωση και η ολοένα εξελισσόμενη τελειοποίηση των μεταφορικών μέσων, βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης προωθούν την ανάπτυξη των μεταφορών, αλλά και η τελειοποίηση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων, παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο. Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα παρακάτω οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη των μεταφορών:

1. Η επέκταση της καλλιέργειας της γης και της εκμετάλλευσης του υπεδάφους, με την μεταφορά προσώπων, μηχανικών και άλλων μέσων και με τη δημιουργία οικισμών και πόλεων.
2. Η δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών κέντρων τα οποία αναπτύχθηκαν σε τόπους που αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους είτε των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων είτε των μεταφορικών μέσων της ξηράς.
3. Η ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και η διεύρυνση του καταμερισμού της εργασίας, με τη μεταφορά πρώτων υλών σε περιοχές όπου σπανίζουν, αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν λόγω συσσώρευσης κεφαλαίων και τεχνολογικής εξέλιξης ή λόγω

παράδοσης και ιδιαιτέρων δεξιοτήτων του πληθυσμού ή λόγω ύπαρξης εργατικών χεριών.

4. Η δημιουργία ενιαίων αγορών σε πολύ μεγάλες γεωγραφικές περιοχές και παραπέρα η δημιουργία ενιαίας παγκόσμιας αγοράς έχει σαν αποτέλεσμα την εξομάλυνση των μεγάλων διαφορών των τιμών των αγαθών και την ισοπέδωση της τιμής πολλών, με βάση την προσφορά και την ζήτηση τους. Αυτό συμβαίνει γιατί οι ελλείψεις μιας χώρας ή περιοχής σε ορισμένα αγαθά, ικανοποιούνται με τη μεταφορά αγαθών από άλλες χώρες ή περιοχές, όπου τα αγαθά πλεονάζουν. Ακόμα επιτυγχάνεται σταθεροποίηση ή εξομάλυνση των τιμών των τοπικών αγορών, με τη μεταφορά αγαθών σε περιόδους που παρατηρείται έλλειψη αγαθών λόγω μείωσης της παραγωγής.
5. Η μείωση του κόστους μεταφοράς συμβάλλει στην μείωση της τιμής των αγαθών, γιατί το κόστος μεταφοράς είναι τμήμα του παραγωγικού κόστους. Οι μεταφορές δηλαδή, μεταφέροντας τα προϊόντα στον τόπο της κατανάλωσης, συνεχίζουν την παραγωγική, γιατί χαρακτηρίζονται και σαν οριζόντια παραγωγή.
6. Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την επέκταση της παραγωγής και κατανάλωσης ευαίσθητων και φθαρτών προϊόντων. Η αύξηση της ταχύτητας, κατέστησαν δυνατή τη μεταφορά ευαίσθητων αγαθών έξω από τον τόπο της παραγωγής τους σε μακρινές αποστάσεις. Χωρίς τα μεταφορικά μέσα, η παραγωγή και η κατανάλωση των αγαθών αυτών θα ήταν αδύνατο να επιδιωχθεί.
7. Τέλος η ανάπτυξη των μεταφορικών προσώπων, φέρνει σε επαφή τους λαούς με αποτέλεσμα τη δημιουργία προϋποθέσεων για μείωση καλλιεργημένων ή "παραδοσιακών" αντιθέσεων, βοηθά τη μεταφορά επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων καθώς και πνευματικών και πολιτιστικών αγαθών. Όλα αυτά συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική πρόοδο των χωρών. Άλλα και η ανάπτυξη των συγκοινωνιών στο εσωτερικό των χωρών, συμβάλλει στην σμίκρυνση της ασυνέχειας της κοινωνίας που παρατηρείται μεταξύ πόλεων και απομακρυσμένων χωριών, οικισμών και ολόκληρων περιοχών.

1.2 Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα

Όλα τα μεταφορικά μέσα δεν συνέβαλαν ούτε συμβάλλουν με τον ίδιο τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη και στην πολιτιστική πρόοδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές¹ κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή για την επίτευξη των παραπάνω άμεσων και έμμεσων ωφέλιμων αποτελεσμάτων. Και τούτο γιατί οι θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζουν βασικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μεταφορών. Τέτοια πλεονεκτήματα είναι:

- Οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες έδωσα πρωταρχική σημασία στην ανάπτυξη θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, και τούτο γιατί η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες. Σε ολική επιφάνεια γης που υπολογίστηκε σε 510 εκατ. τ. χλμ., η θάλασσα κατέχει τα 355. Η προτεραιότητα αυτή του ανθρώπου στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων οφείλεται ακόμα στην ανώμαλη φυσική διαμόρφωση της επιφάνειας της ξηράς ιδίως στο Βόρειο ημισφαίριο. Οι θαλάσσιοι δρόμοι επομένως παρέμειναν οι ευκολότεροι δρόμοι για την επικοινωνία.
- Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Η εμφάνιση των σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την μεταφορά μεγάλων όγκων φορτίων, που μπορεί να συγκριθεί με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, αλλά και σήμερα το κόστος μεταφοράς των πλοίων είναι μικρότερο και οι μαζικές μεταφορές μεγαλύτερες.
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων (ψυγεία, δεξαμενόπλοια κ.ά.) όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.

¹ Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ. 31-46

1.3 Ο ρόλος της Εμπορικής Ναυτιλίας

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό του Α.Ε.Π.

Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μια χώρα είναι οι μεταφορές προς τη χώρα ή από τη χώρα αυτή διά θαλάσσης, με άλλα λόγια οι διά θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας υπολογίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών.

Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μίας χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ. Οι εσωτερικές μεταφορές για την Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου αυτής. Ο όγκος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδος δεν επαρκούν για να συντηρήσουν το μέγεθος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Όμως οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ζωτικό παράγοντα της οικονομίας και για αυτό το λόγο η Πολιτεία επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα των μεταφορών αυτών (Cabottage) αποκλειστικά υπέρ της Ελληνικής σημαίας, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών – μελών της Ο.Ν.Ε.

Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές μεταφορές της χώρας μας. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών μεταφορές, επιβατών και

εμπορευμάτων, μπορεί να πραγματοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά με το όρο της αμοιβαιότητας.

Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι επιφυλάξεις υπέρ της εθνικής σημαίας, για τις εσωτερικές μεταφορές βρίσκουμε και στην νομοθεσία πολλών άλλων χωρών. Μη εξαιρουμένων και των χωρών της Ο.Ν.Ε. Η ιδιαίτερη γεωπολιτική διαμόρφωση της Ελλάδος με το μεγάλο αριθμό νησιών δεν επιτρέπει την άρση της επιφυλάξεως υπέρ της Ελληνικής σημαίας, για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαρότατων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων σημαιών.

1.4 Το πλοίο

1.4.1 Ο ορισμός του πλοίου

Πλοίο με βάση τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, θεωρείται κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας πάνω από 10 κόρους, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (1 κόρος = 100 κυβικά πόδια = 2,83 κυβικά μέτρα).

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δεν βάζει περιορισμό στην χωρητικότητα αλλά θεωρεί πλοίο κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται πάνω στο νερό (θάλασσα, λίμνες, ποτάμια κλπ) για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, καθώς να κινούνται και αυτοδύναμα, δηλαδή, το σκάφος να διαθέτει δικιά του κινητήρια δύναμη. Για τις σχέσεις ιδιωτικού δικαίου εφαρμόζονται οι διατάξεις του κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Από τεχνική άποψη πλοίο² είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η έννοια του πλοίου περιλαμβάνει:

- Την ύπαρξη σκάφους, δηλαδή κοίλου σώματος,

² Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ. 65-67

- Την ικανότητα να πλέει στο νερό, δηλαδή να έχει πλοϊμότητα και όχι απλώς να επιπλέει.
- Την ικανότητα να εκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό, δηλαδή να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακές υπηρεσίες (αλιεία, επισκευή, ρυμούλκηση κ.α.).

1.4.2 Τα χαρακτηριστικά ενός πλοίου

Κάθε πλοίο παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το εξατομικεύουν πλήρως δίνοντάς του την δική του νομική προσωπικότητα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

- **Το όνομα του πλοίου.** Συνήθως δίνεται από τον πλοιοκτήτη και αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη και τις παρειές του πλοίου.
- **Ο λιμένας και αριθμός νηολόγησης,** ο οποίος δηλώνει τον αριθμό εγγραφής την χώρα και το συγκεκριμένο λιμάνι που ένα πλοίο έχει νηολογηθεί. Στην ουσία αποτελεί την δήλωση εθνικότητας του πλοίου. Το λιμάνι νηολόγησης αναγράφεται επίσης στην πρύμνη του πλοίου, π.χ. «ΝΗΡΕΑΣ», Πειραιάς.
- **Χωρητικότητα του πλοίου.** Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου. Βασικά μπορεί κανείς να συναντήσει τους εξής:
 - **Κόροι ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.) ή Gross Registered Tonnage (G.R.T.),** δηλώνει τις διαστάσεις του πλοίου σε όγκο.
 - **Κόροι καθαρής χωρητικότητας (Κ.Κ.Χ.) ή Net Registered Tonnage (N.R.T.),** δηλώνει την χωρητικότητα σε όγκο των χώρων του πλοίου που προσφέρονται προς εκμετάλλευση .
 - **Μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε τόνους νεκρού βάρους ή Dead Weight Tonnage (DWT),** μετράει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε βάρος. Δηλαδή μετράει το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο όταν είναι κανονικά φορτωμένο.
 - **Μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε κυβικά πόδια,** που αναφέρεται στο χώρο του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά ορισμένων φορτίων. Η περίπτωση αυτού του μεγέθους αναφέρεται ειδικά στον χώρο του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά

ορισμένων φορτίων και υπολογίζεται διαφορετικά για τα σιτηρά και τα άλλα χύμα φορτία και διαφορετικά για φορτία συσκευασμένα κλπ.

- **Κλάση του πλοίου**, η οποία προσδιορίζεται από το πιστοποιητικό ταξινομήσεως και σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται από αναγνωρισμένους οργανισμούς (Νηογνώμονες). Γενικά θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι η ωφέλιμη ζωή ενός πλοίου φτάνει περίπου μέχρι τα 25 χρόνια. Πλοία πάνω των 25 ετών θεωρούνται απαρχαιωμένα.
- **Μέγεθος πλοίου**, συνήθως μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (DWT). Τα μεγέθη στην εμπορική ναυτιλία κυμαίνονται από 3000DWT μέχρι και 550.000 DWT (κατά την περίοδο γιγαντισμού των πλοίων φαινόμενο που παρατηρήθηκε από το 1960 και μετά³). Στα πολύ μεγάλα μεγέθη συναντάμε δεξαμενόπλοια τύπου VLCC (very large crude carrier) και ULCC (ultra large crude carrier).

1.4.3 Διακρίσεις σύγχρονων πλοίων

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι κατηγοριοποίησης των πλοίων:

- **Με βάση τον γενικότερο προορισμό τους**, διακρίνονται σε πολεμικά και εμπορικά.
- **Με βάση το αν μεταφέρουν επιβάτες ή φορτία**, διακρίνονται σε επιβατηγά (ακτοπλοϊκά, υπερωκεάνια, κρουαζιερόπλοια κλπ) και πλοία μεταφοράς φορτίων (φορηγά πλοία).
- **Με βάση τον τρόπο που είναι οργανωμένες οι Ναυτιλιακές Εταιρείες**, τα πλοία μπορεί να διακρίνονται σε ελεύθερα φορηγά πλοία (tramp), σε πλοία τακτικών γραμμών (liners).

Τα ελεύθερα φορηγά πλοία, δεν εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια. Κινούνται απρογραμμάτιστα σε διάφορα λιμάνια ανάλογα με το πού βρίσκουν φορτίο και ναυλώνονται ελεύθερα. Τα φορτία τους είναι κυρίως χύδην (δηλαδή χύμα).

Το ελεύθερα φορηγά πλοία μπορούν να επωφελούνται από τις ευνοϊκές εξελίξεις στην ναυλαγορά, αλλά σε περιόδους ύφεσης με

³ Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ. 175

υπερπροσφορά χωρητικότητας, αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εύρεση φορτίου.

Τα liner ships, αντιθέτως πραγματοποιούν προκαθορισμένες πλόες, σε συγκεκριμένες ώρες και λιμάνια προσέγγισης. Μεταφέρουν διάφορα φορτία σε μικρές παρτίδες, που ανήκουν σε διαφορετικούς φορτωτές και εισπράττουν ναύλους γνωστούς από πριν βάσει ναυτολογίου (tariff).

- **Με βάση τα φορτία που μεταφέρουν διακρίνονται⁴:**

- i. Σε χύδην υγρού φορτίου (οξέα, αμμωνία, άσφαλτος, αργό πετρέλαιο, υγροποιημένα αέρια κλπ)
- ii. Σε χύδην ξηρού φορτίου (βωξίτης, τσιμέντο, σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά κλπ)
- iii. Σε χύδην φορτίου σε συνδυασμό υγρού και ξηρού (OBO δηλαδή Oil/Bulk/Ore ή O/O δηλαδή oil/ore κλπ)
- iv. Σε γενικού φορτίου, τα λεγόμενα general cargo τα οποία μεταφέρουν φορτία σε κάποια μορφή συσκευασίας (παλέτες, σακιά, δέματα κλπ)
- v. Σε πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (containers), πρόκειται για ένα σχετικά νέο τύπο πλοίου που αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες και μείωσε θεαματικά τους χρόνους φορτοεκφόρτωσης, χειρισμού των φορτίων και μεταφοράς.
- vi. Σε πλοία ειδικών υπηρεσιών και βοηθητικής ναυτιλίας, σε αυτά συγκαταλέγονται τα ερευνητικά, τα ρυμουλκά, τα παγοθραυστικά κλπ)

1.4.4 Κύριες μορφές ναύλωσης ενός πλοίου⁵

Με τον όρο ναύλωση εννοούμε την συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη (owner) ή διαχειριστή (manager) που αποκαλείται **εκναυλωτής**, και εκείνου που επιθυμεί να μεταφέρει φορτίο που αποκαλείται **ναυλωτής**. Ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον ναυλωτή το πλοίο ή μέρος αυτού για μεταφορά ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με το πλοίο φορτίο ή επιβάτες εισπράττοντας άντ' αυτού χρηματικό ποσό που αποκαλείται ναύλος (freight).

⁴ Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ 189-204

⁵ Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ 705-712

Η συμφωνία που υπογράφεται μεταξύ του εκναυλωτή και ναυλωτή καλείται **ναυλοσύμφωνο (charter party)**.

Υπάρχουν πέντε βασικές κατηγορίες ναυλώσεων:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage chartering)

Στην ναύλωση κατά ταξίδι συμφωνούνται τα είδη και η ποσότητα του φορτίου, ο λιμένας φόρτωσης και εκφόρτωσης, το ποσό και ο τρόπος πληρωμής του ναύλου, το χρονικό διάστημα που προβλέπεται να διαρκέσει η φόρτωση και η εκφόρτωση.

Σε τέτοιου είδους ναυλοσύμφωνα συναντούμε όρους όπως:

-laytime, που ορίζει τον χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου

-demurrage (καθυστέρηση ή επισταλίες), αν ο ναυλωτής υπερβεί τον προβλεπόμενο χρόνο φορτοεκφόρτωσης τότε πληρώνει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για το χρόνο καθυστέρησης του πλοίου. Η αποζημίωση αυτή επίσης ορίζεται μέσα στο ναυλοσύμφωνο.

-despatch (επίσπευση ή σταλίες), αν η φορτοεκφόρτωση γίνει σε λιγότερο χρόνο από ότι αρχικά είχε προβλεφθεί τότε ο πλοιοκτήτης επιστρέφει στο ναυλωτή μέρος του ναύλου υπό μορφή αποζημίωσης

Το χρονικό περιθώριο που δίνεται για την καταβολή του ναύλου, ο τρόπος πληρωμής και το νόμισμα, αποτελούν σημαντικά θέματα και θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο.

2. Ναύλωση για σειρά ταξιδιών (consecutive voyage)

Αφορά την περίπτωση ναύλωσης ενός πλοίου για μια σειρά ταξιδιών, κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο δηλαδή σαν μια ξεχωριστή υποχρέωση, αλλά διέπονται όλα από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Για κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο ναύλος καθώς και ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης.

3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat chartering)

Πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης πλοίου κατά την οποία ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιον ναυλωτή, ο οποίος και αναλαμβάνει και όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου, το διοικεί σαν πλοιοκτήτης αναλαμβάνοντας τόσο τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όσο και του ναυλωτή. Για τον λόγο αυτό, ο πλοιοκτήτης

παίρνει και χαμηλότερη ανταμοιβή ως ενοίκιο, ανάλογη με τις μειωμένες ευθύνες που έχει και η συγκεκριμένη ναύλωση.

Ο ναυλωτής κατά αυτό τον τρόπο γίνεται προσωρινός διαχειριστής του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται και επανδρώνει το πλοίο σαν να ήταν ο πλοιοκτήτης. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου.

Κρίσιμο για την ναύλωση πλοίου γυμνού είναι η κατάσταση στην οποία το πλοίο βρίσκεται κατά την επαναπαράδοσή του, στον πλοιοκτήτη. Για το λόγο αυτό γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις τόσο κατά την παράδοση όσο και κατά την επαναπαράδοση, ενώ αυστηροί όροι που αφορούν την συντήρηση και διατήρηση του πλοίου ενσωματώνονται στο κείμενο της συμφωνίας.

4. Χρονοναύλωση (time chartering)

Πρόκειται για την περίπτωση που ο ναυλωτής ενοικιάζει ένα πλοίο, με το πλήρωμα και τον εξοπλισμό του, για μια συνεχή χρονική περίοδο π.χ. 15 μήνες. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, ενώ ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του ναυλωτή δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια της συμφωνίας τους.

Ο πλοιοκτήτης υποχρεώνεται να πληρώσει δαπάνες που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, λιπαντικά και όλες τις προμήθειες που αφορούν τις καμπίνες, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα απαραίτητα εφόδια. Επίσης καλύπτει τους μισθούς αλλά και τα έξοδα εκφόρτωσης του πλοίου και έχει την υποχρέωση να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του σκάφους σε ικανοποιητική κατάσταση.

Ο ναυλωτής από την πλευρά του υποχρεούται να προμηθεύσει το πλοίο με όλα τα αναγκαία καύσιμα, κι επωμίζεται το κόστος για λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτορικά, προμήθειες, φαρικά τέλη και λοιπά ειδικά έξοδα.

Ο πλοιοκτήτης πληρώνεται υπό μορφή ενοικίου που αν δεν καταβληθεί στο καθορισμένο χρόνο από τον ναυλωτή, ο πρώτος έχει το δικαίωμα ακύρωσης της ναύλωσης.

5. Ναύλωση κατ' αποκοπή

Στην ναύλωση κατ' αποκοπή καθορίζεται ένας δεδομένος ναύλος ανεξάρτητα από το φορτίο που θα μεταφερθεί.

1.5 Η διοίκηση πλοίου

Στο πλοίο τον κρισιμότερο ρόλο έχει ο πλοίαρχος. Είναι ο επί κεφαλής του πλοίου και του πληρώματος, συγκεντρώνει δε πολλές εξουσίες και δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις, γι αυτό απαιτείται να έχει, τόσο ατομικά χαρίσματα όσο και πολλές γνώσεις.

Ο πλοίαρχος σε συνεργασία με τους αξιωματικούς χαράσσει την πορεία του πλοίου και είναι υπεύθυνος για την καλή εκτέλεση του πλου.

Από νομική άποψη ο πλοίαρχος παρέχει εξαρτημένη εργασία στο πλοιοκτήτη ενώ συγχρόνως ενεργεί ως νόμιμος εκπρόσωπός του. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Υπό την επίβλεψη και την ευθύνη του καταρτίζεται ο γενικός λογαριασμός του πλοιάρχου στον οποίο περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες και τα εμβάσματα που έλαβε ο πλοίαρχος.

1.6 Η απόσβεση πλοίου

Ο υπολογισμός της ετήσιας απόσβεσης πρέπει να γίνεται με βάση τη διάρκεια ζωής του πλοίου και την υπολειμματική του αξία. Η παραγωγική αξία των φορητών πλοίων υπολογίζεται σε 15 έως 20 χρόνια ανάλογα με το είδος του πλοίου. Η υπολειμματική αξία είναι η τιμή πώλησεως του πλοίου σαν παλιό κυρίως σιδηρούλικό (SCRAP)

Για τον υπολογισμό της ετήσιας απόσβεσης:

- Από την αρχική αξία (αξία κτήσεως) του πλοίου αφαιρείται η υπολειμματική του αξία.
- Το υπόλοιπο αποτελεί την αποσβεστέα αξία, η οποία διαιρούμενη με τα παραγωγικά χρόνια ζωής του πλοίου δίνει την ετήσια απόσβεση που αποτελεί οργανικό έξοδο εκμεταλλεύσεως.

$$\text{Ετήσια απόσβεση} = \frac{\text{Αξία κτήσεως πλοίου} - \text{Υπολειμματική αξία (Αξία για διαλυση)}}{\text{Παραγωγικά χρόνια ζωής}}$$

Για τον καθορισμό ετήσιου συντελεστή απόσβεσης διαιρούμε το 100 με τα παραγωγικά χρόνια ζωής.

Ετήσιος συντελεστής απόσβεσης= $100 / \text{Παραγωγικά χρόνια ζωής}$. Π.χ. $100 / 20 = 5\%$

Ο συντελεστής 5% εφαρμόζεται στην αποσβεστέα αξία του πλοίου και όχι στην αξία κτήσεως.

Παράδειγμα: Έστω ότι η αξία κτήσεως του φορτηγού πλοίου ΔΡΟΜΕΥΣ μαζί με την δαπάνη μετασκευής του, ανέρχεται σε 2.100.000\$. Η αξία του αν πωληθεί για διάλυση με βάση το βάρος του σιδήρου του είναι 150.000\$. Η παραγωγική του αξία είναι 20 χρόνια. Η ετήσια απόσβεση θα υπολογιστεί ως εξής:

$$\text{Ετήσια απόσβεση} = 2.100.000 - 150.000 / 20 = 97.500\$$$

$$\text{Ετήσιος συντελεστής} = 100 / 20 = 5\%$$

$$\begin{aligned} \text{Ετήσια απόσβεση} &= \text{Αποσβεστέα αξία} \times \text{Ετήσιο συντελεστή} = \\ &= 1.950.000 \times 5\% = 97.500\$ \end{aligned}$$

Η σχετική ημερολογιακή εγγραφή έχει ως εξής:

66 Αποσβέσεις	97.500	
66.00 Αποσβέσεις πλοίου ΔΡΟΜΕΥΣ		
17 Πλοία		97.500
17.99 Αποσβεσμένα πλοία		
17.99.00 Αποσβεσμένο πλοίο		
ΔΡΟΜΕΥΣ		
αιτ.: Ετήσια απόσβεση πλοίου		

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (Οργάνωση-Νομική Μορφή)

2.1 Η Νομική Μορφή των Ναυτιλιακών Εταιρειών.

2.1.1 Κοινές Εταιρικές Μορφές

Οι κλασικές μορφές που συναντώνται στις κοινές επιχειρήσεις (ατομική, ΟΕ, ΕΠΕ, ΑΕ κλπ), δεν ταυτίζονται με αυτές που υπάρχουν στις Ναυτιλιακές Εταιρίες. Υπήρχαν συγκεκριμένοι λόγοι για τους οποίους οι παραπάνω μορφές επιχειρήσεων δεν μπόρεσαν να εφαρμοστούν στις Ναυτιλιακές Εταιρίες.

Στις **ατομικές επιχειρήσεις**, δίνεται σε κάποια έκταση η δυνατότητα στον επιχειρηματία να ελέγχει όλες τις λειτουργίες αλλά από την άλλη έχουν περιορισμένη οικονομική και πιστωτική επιφάνεια με αποτέλεσμα να μην ενδείκνυται για επιχειρήσεις που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις και επομένως συγκέντρωση μεγάλων κεφαλαίων.

Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες δεν μπορούν επίσης να έχουν την μορφή **εταιρικής επιχείρησης**, και συγκεκριμένα προσωπικής εταιρείας (ΟΕ, ΕΕ, μετοχική), λόγω της απεριόριστης ευθύνης των εταίρων. Τα ίδια μειονεκτήματα παρουσιάζει και η μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης.

Η μορφή της **ανώνυμης εταιρείας**, δεν παρουσιάζει την ευελιξία που απαιτείται να έχουν οι Ναυτιλιακές Εταιρίες. Οι ανώνυμες εταιρείες είναι δαπανηρές ως προς την οργάνωση και διοίκηση της διαχείρισης, και εμφανίζουν δυσχέρειες ως προς την λήψη γρήγορων αποφάσεων.

Έτσι με βάση την ιδιομορφία που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναπτύχθηκαν κατά καιρούς διάφορες μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων:

2.1.2 Συμπλοιοκτησία

Αποτελεί ιδιόμορφη μορφή επιχειρηματικής δράσης στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς η οποία εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο.⁶

Έχει την μορφή συνεταιρικής εκμετάλλευσης οικογενειακού χαρακτήρα και πρόκειται για εκμετάλλευση ενός πλοίου από πολλούς συγκυρίους. Ο καθένας ανάλογα με την εισφορά του είχε μερίδιο στο πλοίο και ανάλογα συμμετέχει και στις δαπάνες. Οι αποφάσεις παίρνονται κατά πλειοψηφία των μελών.⁷

2.1.3 Η Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτική Εταιρεία

Πρόκειται για μια προσπάθεια προσέγγισης ελληνόκτητων πλοίων στην Ελληνική σημαία (εντάχθηκαν στο νόμο περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού).

Τα χαρακτηριστικά της Ειδικής Ανώνυμης Ελληνικής Ναυτικής Εταιρείας είναι:

- Στην επωνυμία πρέπει να υπάρχει η ένδειξη Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτική Εταιρεία
- Σκοπός τέτοιας μορφής επιχείρησης είναι μόνο η εκμετάλλευση πλοίων
- Το κεφάλαιο της μπορεί να εκφράζεται και σε ξένο νόμισμα
- Τα λογιστικά βιβλία και ο ισολογισμός μπορούν να τηρούνται σε ξένο νόμισμα
- Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται οπουδήποτε
- Η διανομή των κερδών γίνεται χωρίς περιορισμό

⁶ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 56-57

⁷ Ι. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 12-16

2.1.4 Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία του νόμου 959/79

Με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου, δημιουργήθηκε ένας ειδικός τύπος Ναυτικής Εταιρείας για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας ο οποίος συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της Ανώνυμης Εταιρείας με ρυθμίσεις οι οποίες προσιδιάζουν τις ιδιοτυπίες της εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών μεταφορών.

Ο νόμος αυτός είναι προσαρμοσμένος στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρέχει στις εταιρείες ελαστικότητα και ευελιξία.

Τα βασικά σημεία αυτής της Ναυτιλιακής Εταιρείας είναι τα εξής:

- Σαν αποκλειστικός σκοπός της Ναυτιλιακής Εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών πλοίων, φορτηγών ή επιβατηγών. Η ναυτική εταιρεία χαρακτηρίζεται ως εμπορική
- Η εταιρεία η οποία θα συγκροτηθεί πρέπει να περιλαμβάνει στο τίτλο της, τις λέξεις ναυτική εταιρεία σαν διακριτικό γνώρισμα και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως και απαραίτητη προϋπόθεση για την επισήμοποίηση της εταιρείας είναι η καταχώρηση της σύμβασης (καταστατικό) στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όποτε και αποκτά και νομική προσωπικότητα.

Το καταστατικό πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει και τα παρακάτω:

- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και την διάρκεια της εταιρείας
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές
- Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κλπ)
- Την γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κλπ)
- Τα δικαιώματα των μετόχων

Τους λόγους λήξης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας⁸

Ελάχιστο όριο κεφαλαίου ορίζεται το ποσό των 880€, κατανεμημένο σε ανώνυμες ή και ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας τουλάχιστον 3€ η καθεμία. Απαγορεύεται η εισαγωγή των μετοχών στο Χ.Α.Α και η έκδοση ομολογιακών δανείων. Μπαίνουν περιορισμοί στην μεταβίβαση των μετοχών για να ελέγχονται οι κύριοι αυτών. Κύρια όργανά της είναι η Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο, που συνέρχονται οπουδήποτε (εντός και εκτός Ελλάδος) και μπορούν να

⁸ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 58-60

παίρνουν και αποφάσεις ακόμα και δια περιφοράς των πρακτικών. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει το δικαίωμα επιλογής των βιβλίων που θα τηρεί, τα οποία μπορεί να συντάσσονται σε ξένη γλώσσα και σε ξένο νόμισμα. Δίνεται η ελευθερία ως προς την διάθεση των καθαρών κερδών της Ναυτιλιακής Εταιρείας και παρέχονται σε αυτή όλα τα φορολογικά πλεονεκτήματα που έχουν οι εγκατεστημένες στην Ελλάδα αλλοδαπές επιχειρήσεις⁹.

2.1.5 Εταιρείες Λαϊκής Βάσης του Ν. 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές Ναυτιλιακές εταιρείες, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν με την μορφή λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα. Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται:

- Με βάση το Νόμο 849/78.
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες (ν. 2190).
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο Νόμος 849/78 (άρθρο 45) συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί Α.Ε.:

α) Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές (μη προνομιούχες) μετοχές, που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το 35% τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου.

β) Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών.

γ) Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από την γενική συνέλευση.

⁹ *Ι. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 12-16*

δ) Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με τις αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.

ε) Αν η εταιρεία διαλυθεί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 55 του Ν.947/1979.

2.1.6 Αλλοδαπές Εταιρείες του Ν. 89/67

Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με την διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσετεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ.

2.2 Η διάρθρωση της διοίκησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες χαρακτηρίζονται από ένα είδος **δυσιασμού στην διοίκηση**. Από την μία υπάρχει η κεντρική διοίκηση της επιχείρησης και από την άλλη η διοίκηση του κάθε πλοίου¹⁰.

Πριν αναφερθούμε στο θέμα της οργάνωσης του λογιστηρίου σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία, κρίνεται αναγκαίο να γίνει μια αναφορά στην γενικότερη οργάνωση της κεντρικής διοίκησης αλλά και στην διοίκηση του πλοίου.

Με το όρο κεντρική διοίκηση εννοούμε το τόπο από το οποίο δίνονται βασικές εντολές για την διαχείριση του πλοίου και όχι το τόπο τον οποίο μια επιχείρηση έχει τυπικά την έδρα της¹¹.

Η κεντρική διοίκηση λαμβάνει αποφάσεις για την αγοραπωλησία πλοίων, για το κλείσιμο συμφωνιών (ναύλου), για την εξεύρεση κεφαλαίων και την διαχείρισή τους, για την επιλογή των πλοίων που θα αγοραστούν, θα πωληθούν, θα αποσυρθούν κλπ. Παρακολουθεί την ναυλαγορά, τον ασφαλιστικό τομέα και γενικά διεθνείς

¹⁰ Μ. Κοτίτσας, «Λογιστική διαχείριση και οικονομικά της Ναυτιλίας», σελ 42-43

¹¹ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 60-68

εξελίξεις. Είναι υπεύθυνη για το προσωπικό των γραφείων και την επάνδρωση των πλοίων, για τις επισκευές (τρόπο, χρόνο και τόπο επισκευής) και για τα εφόδια και υλικά που χρειάζονται. Ελέγχει του πράκτορες που η Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει ορίσει στα διάφορα λιμάνια, διεκδικεί απαιτήσεις από ναυλωτές, ασφαλιστές κλπ. Είναι υπεύθυνη για τις σχέσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας με άλλες επιχειρήσεις και παράγοντες.¹²

Για όλες τις παραπάνω δραστηριότητες η κεντρική διοίκηση διαθέτει τμήματα με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, τα οποία θα δούμε παρακάτω.

2.2.1 Τμήμα ναυλώσεων (Chartering Department)

Το τμήμα αυτό είναι επιφορτισμένο με την συνεχή παρακολούθηση της ναυλαγοράς και επιπλέον οφείλει να γνωρίζει την ζήτηση σε χωρητικότητα κατά τόπο και χρόνο. Τα κυριότερα κέντρα ναυλαγοράς σήμερα λειτουργούν στην Νέα Υόρκη και στο Λονδίνο. Η ναυλαγορά λειτουργεί με τους ναυλομεσίτες που είναι επίσημα αναγνωρισμένοι και μπορούν να διαπραγματεύονται για τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες.

Είναι εξαιρετικά κρίσιμο το πλοίο να παραμένει απασχολημένο, η μη ανεύρεση ναύλου μεταφράζεται σε ζημιά για την Ναυτιλιακή Εταιρεία, λόγω των σταθερών εξόδων του πλοίου. Στόχος του τμήματος ναυλώσεων είναι η επιλογή του καλύτερου ναύλου σε συνδυασμό με την περιοχή στην οποία θα μεταφερθεί το φορτίο και την δυνατότητα ανεύρεσης νέου φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης ή σε κάποιο που βρίσκεται κοντά σε αυτό, έτσι ώστε το πλοίο να μην μένει χωρίς φορτίο.

Σημαντικό επομένως για το τμήμα αυτό είναι να υπάρχει καλή ενημέρωση των στελεχών του για τις συνθήκες που επικρατούν στα διάφορα λιμάνια, για την συμφόρηση που μπορεί να παρουσιάζουν, για τα μέσα φορτοεκφόρτωσης που διαθέτουν κλπ.

¹² Γ. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.20-22

2.2.2 Τμήμα επιχειρήσεων (Operation Department)

Αποτελεί νευραλγικό τμήμα μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας, είναι το τμήμα με τις περισσότερες αρμοδιότητες και ο ρόλος του είναι σε μεγάλο βαθμό συντονιστικός.

Παρακολουθεί τις κινήσεις του πλοίου, και προγραμματίζει σε συμφωνία με τα αρμόδια τμήματα, τον ανεφοδιασμό του πλοίου, την τεχνική υποστήριξη, την επικοινωνία τόσο με την Ναυτιλιακή Εταιρεία όσο και με τους εξωτερικά εμπλεκόμενους παράγοντες (λιμάνια, προμηθευτές, ασφαλιστές κλπ). Είναι σε επιφυλακή για οτιδήποτε έκτακτο μπορεί να αντιμετωπίσει ένα πλοίο (ατυχήματα κλπ).

Το τμήμα επιχειρήσεων αποτελεί στην ουσία τον κρίκο που συνδέει το πλοίο την κεντρική διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας.

2.2.3 Τεχνικό τμήμα (Technical Department)

Το τεχνικό τμήμα διευθύνεται συνήθως από έμπειρους αρχιμηχανικούς. Κύρια ευθύνη του είναι η καλή συντήρηση τόσο της μηχανής όσο και των άλλων μερών του πλοίου, κάτι που εξασφαλίζεται με συχνές μεταβιβάσεις και επιθεωρήσεις στο πλοίο. Φροντίζουν για την έγκαιρη παραγγελία και αποστολή των διαφόρων εξαρτημάτων και για την ανάθεση και εποπτεία της πραγματοποίησης των απαραίτητων επισκευών επί του πλοίου. Οι επισκευές αυτές γίνονται είτε περιοδικά όταν παρουσιάζεται ανάγκη, είτε στο τέλος μιας τετραετίας όταν το πλοίο περνάει από την ειδική επιθεώρηση του νηογνώμονα στον οποίο είναι εγγεγραμμένο.¹³

2.2.4 Τμήμα ασφάλισης (Insurance Department)

Είναι αρμόδιο για τις κάθε είδους και μορφής ασφαλίσεις του πλοίου. Έρχεται σε επαφή με τους ασφαλιστές και τις αλληλασφαλιστικές οργανώσεις, μεριμνά για τις ευνοϊκότερες δυνατές ασφαλίσεις και παρακολουθεί τις απαιτήσεις που δημιουργούνται υπέρ της επιχείρησης. Στην αρμοδιότητα του τμήματος αυτού

¹³ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 60-68

εντάσσονται ακόμα οι ρυθμίσεις των γενικών και μερικών αβαριών, της επιθαλάσσιας αρωγής κλπ.¹⁴

2.2.5 Τμήμα προσωπικού (Personnel Department)

Ασχολείται με την επάνδρωση του πλοίου με το κατάλληλο και απαιτούμενο προσωπικό κύρια όσον αφορά τα κατώτερα πληρώματα. Την κύρια ευθύνη για την επιλογή των αξιωματικών του πλοίου την έχει η ανώτερη διοίκηση.

Επίσης φροντίζει θέματα επαναπατρισμού ναυτικών ή και με αποστολή τους στα πλοία, ελέγχει τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης, τηρεί φακέλους για κάθε μέλος του πληρώματος, διεκπεραιώνει την αλληλογραφία που τηρούν οι ναυτικοί με τις οικογένειές τους κλπ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το τμήμα αυτό ασχολείται αποκλειστικά με το προσωπικό των πλοίων και όχι με το προσωπικό που εργάζεται στα γραφεία της επιχείρησης.

2.2.6 Τμήμα προμηθειών (Supplies Department)

Μερικά για τον έγκαιρο, κατάλληλο και οικονομικότερο εφοδιασμό των πλοίων με όλα τα απαραίτητα εφόδια (καύσιμα, τρόφιμα, ανταλλακτικά, υλικά διάφορα). Για τον σκοπό αυτό έρχεται σε επαφή με μόνιμους ή περιστασιακούς προμηθευτές που βρίσκονται ανά τω κόσμο. Σημαντικότερο ίσως κομμάτι της εργασίας του τμήματος αυτού είναι τα καύσιμα, λόγω του υψηλού κόστους που αντιπροσωπεύουν για την λειτουργία του πλοίου και τις διακυμάνσεις που παρουσιάζουν στην τιμή. Το τμήμα πρέπει να είναι πολύ καλά ενημερωμένο για τις τιμές καυσίμων στα διάφορα λιμάνια, και για το κατάλληλο συνδυασμό χρόνου και προσέγγισης του πλοίου στα λιμάνια με τις πιο προσιτές τιμές.

¹⁴ Ι. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.27

2.2.7 Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών (Finance Department)

Το τμήμα αυτό ασχολείται:

- Με την εξοικονόμηση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία της εταιρείας (σύναψη δανείων με τις τράπεζες, έγκαιρη είσπραξη των ναύλων κ.λ.π.)
- Με την ασφάλιση των πλοίων (διαπραγμάτευση των όρων ασφάλισης, υπογραφή ασφαλιστικών συμβολαίων, παρακολούθηση είσπραξης τυχών απαιτήσεων κ.λ.π.)

2.2.8 Τμήμα Λογιστηρίου

Αποτελεί τμήμα με σημαντικό ρόλο δεδομένου ότι όλα τα τμήματα χρειάζονται την συνεργασία του λογιστηρίου για να λειτουργήσουν σωστά. Στις αρμοδιότητές περιλαμβάνονται:

- Η παρακολούθηση δοσοληψιών με τις τράπεζες και η συνεχής ενημερότητα ως προς τα υπόλοιπα των διαφόρων λογαριασμών
- Ο προγραμματισμός των οικονομικών υποχρεώσεων της επιχείρησης τόσο μακροχρόνια όσο και βραχυχρόνια και η γρήγορη προειδοποίηση του τμήματος οικονομικών υπηρεσιών για την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων
- Ο καταρτισμός του κατάλληλου σχεδίου λογαριασμών ώστε το όλο λογιστικό σύστημα να ανταποκρίνεται στις ειδικές ιδιόμορφες απαιτήσεις της επιχείρησης.
- Η παρακολούθηση με κατάλληλους λογαριασμούς των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης που δεν θεωρούνται αναλώσιμα και τα οποία χρησιμοποιούνται είτε στα γραφεία της διοίκησης (έπιπλα, ηλεκτρονικός εξοπλισμός κλπ) είτε στα πλοία (εξαρτήματα, εφόδια μακροχρόνιας χρήσεως κλπ)
- Ο καταρτισμός στατιστικών καταστάσεων και πινάκων χρήσιμων για την διεκπεραίωση των εργασιών οι οποίες είναι στην αρμοδιότητα των άλλων τμημάτων

Ο καταρτισμός απολογιστικών καταστάσεων ως προς το οικονομικό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση του πλοίου ή των πλοίων, η σύνταξη του τελικού ισολογισμού κλπ¹⁵

2.3 Προβλήματα που εμποδίζουν την οργάνωση του λογιστηρίου σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία

Η οργάνωση της λογιστικής λειτουργίας παρουσιάζει σοβαρές δυσχέρειες κυρίως στις ναυτιλιακές εκείνες εταιρείες όπου τα πλοία τους εκτελούν πλόες εξωτερικού. Τα περισσότερα προβλήματα προκύπτουν από το γεγονός ότι το αντικείμενο εκμετάλλευσης, δηλαδή το πλοίο, διατρέχει την υδρόγειο, και στα λιμάνια προσέγγισης διενεργεί οικονομικές πράξεις σε διάφορα νομίσματα. Τα δικαιολογητικά έγγραφα αυτών των συναλλαγών φθάνουν στο λογιστήριο με μεγάλη καθυστέρηση και δυσχεραίνουν την έγκαιρη ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων.

Τα κυριότερα εμπόδια για την **πλήρη και έγκαιρη** ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι τα παρακάτω:

1. Τα πλοία στα λιμάνια που προσεγγίζουν προμηθεύονται με διάφορα υλικά και εφόδια (τροφήμα, καύσιμα, λιπαντικά κλπ) ενώ παράλληλα δέχονται διάφορες υπηρεσίες (επισκευές, συντήρηση, εξυπηρετήσεις στο πλήρωμα κλπ). Στην ουσία δηλαδή δημιουργεί δαπάνες σε βάρος του πλοιοκτήτη και ταυτόχρονα υποχρεώσεις προς τρίτους.

Οι δαπάνες αυτές γίνονται συνήθως μέσω των τοπικών πρακτόρων ή προμηθευτών με αποτέλεσμα τα δικαιολογητικά των δαπανών αυτών (είτε πρόκειται για αγορές είτε για υπηρεσίες) να φτάνουν στην επιχείρηση με μεγάλη χρονική καθυστέρηση, έτσι ώστε να είναι αδύνατο το λογιστήριο να για το λογιστήριο να κάνει τις απαραίτητες λογιστικές εγγραφές κατά τη χρονολογική σειρά την οποία απαιτεί η λογιστική τάξη. Αυτό το γεγονός έχει σαν αποτέλεσμα οι λογαριασμοί να παρέχουν πληροφορίες για την διαμόρφωση των μεγεθών καθυστερημένα ενώ παράλληλα δυσχεραίνεται η εξαγωγή βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων.

¹⁵ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 60-68

2. Οι δαπάνες που αναφέρθηκαν παραπάνω γίνονται στο νόμισμα κάθε χώρας οι δε σχετικοί λογαριασμοί οι οποίοι δίνονται είτε από τους πράκτορες υπό μορφή εξοδολογίων είτε από τους προμηθευτές υπό την μορφή τιμολογίων, είναι συνήθως πληρωτέοι στο νόμισμα της χώρας τους.

Το λογιστήριο επομένως αντιμετωπίζει περιπτώσεις οφειλών σε πληθώρα ξένων νομισμάτων, αλλά και προβλήματα **συναλλαγματικών διαφορών** οι οποίες θα προκύψουν κατά την σχετική πληρωμή σε σχέση με το νόμισμα στο οποίο τηρούνται τα βιβλία της Ναυτιλιακής Εταιρείας

3. Οι επισκευές που γίνονται κατά καιρούς στο πλοίο, αποτελούν σημαντική δαπάνη. Μέρος από την δαπάνη επισκευών (ειδικότερα αυτές που αφορούν αποκατάσταση ζημιάς) καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια και μετατρέπονται σε απαιτήσεις από τις ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ άλλες που οφείλονται σε φυσιολογική φθορά του πλοίου επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

Υπάρχει επομένως και σε αυτή την περίπτωση πρόβλημα ως προς τον προσδιορισμό της πραγματικής δαπάνης επισκευών η οποία πρέπει να βαρύνει τα έξοδα του πλοίου και αφετέρου το πρόβλημα του σωστού επιμερισμού της δαπάνης στις διάφορες διαχειριστικές χρήσεις. Είναι δυνατό μέσα σε μια διαχειριστική περίοδο να γίνουν εκτεταμένες επισκευές όπως συμβαίνει πριν την ειδική επιθεώρηση στο τέλος κάθε τετραετίας, ενώ στην επόμενη περίοδο οι επισκευές να είναι πολύ περιορισμένες σε αριθμό και ύψος δαπάνης.

Τίθεται επομένως το θέμα του σωστού και ομοιόμορφου επιμερισμού των δαπανών επισκευής ώστε να απεικονίζονται πραγματικά ανά διαχειριστική χρήση και αυτό αποτελεί ένα επιπλέον βασικό πρόβλημα για το λογιστήριο.¹⁶

¹⁶ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 69-70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

3.1 Πλοία

Στην Ναυτιλιακή Εταιρεία το σημαντικότερο στοιχείο του παγίου ενεργητικού είναι ο στόλος της. Η λογιστική παρακολούθηση των πλοίων μπορεί να γίνει με δύο τρόπους:

1. Με αυτοτελή παρακολούθηση κάθε πλοίου με δικό του πρωτοβάθμιο λογαριασμό π.χ. Δ/Ξ OLYMPIC, ΦΟΡΤΗΓΟ ΝΗΡΕΑΣ κλπ

Ο τρόπος αυτός διευκολύνει την παρακολούθηση όλων των μελλοντικών δαπανών που αναφέρονται στην επαύξηση της αξίας του πλοίου όπως προσθήκες και διαρρυθμίσεις (για αύξηση χωρητικότητας κλπ). Επίσης βοηθάει στην εξατομίκευση της ετήσιας απόσβεσης κάθε πλοίου αλλά και στον ευκολότερο υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος που προκύπτει από μια πιθανή μελλοντική πώληση του πλοίου που δεν έχει φυσικά σχέση με το οικονομικό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευσή του.

Ωστόσο η μέθοδος αυτή παρουσιάζει δυσκολίες όταν μια Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει μεγάλο στόλο, καθώς η παρακολούθηση του κάθε πλοίου χωριστά απαιτεί πολύ χρόνο και πολλές εγγραφές.

2. Με ενιαία παρακολούθηση του στόλου με ένα πρωτοβάθμιο λογαριασμό με τίτλο «πλοία» και με ανάλυση σε δευτεροβάθμιους ανά κατηγορία πλοίων π.χ. φορτηγά, Δ/Ξ κλπ και σε τριτοβάθμιους αναλυτικούς για κάθε πλοίο π.χ. Δ/Ξ OLYMPIC.

Συνήθως η μορφή παρακολούθησης που συναντάται είναι:

17. Πλοία

17.00 Φορτηγά

17.00.00 ΑΦΡΟΔΙΤΗ

17.00.01 ΑΡΗΣ

17.00.02

17.99 Αποσβεσθέντα πλοία

17.99.00 Αποσβεσθέντα φορτηγά

17.99.00.00 Αποσβεσθέν «ΑΦΡΟΔΙΤΗ»

Με το τρόπο αυτό ανάπτυξης του πρωτοβάθμιου «πλοία» σε αναλυτικούς δευτεροβάθμιου «Φορτηγά» και τριτοβάθμιους για κάθε πλοίο της κατηγορίας των φορτηγών και την παράλληλη εξατομίκευση της απόσβεσης για κάθε πλοίο της κάθε κατηγορίας προσπερνούνται τα προβλήματα που εντοπίστηκαν παραπάνω.

3.2 Τρόποι απόκτησης πλοίου

Σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο Ναυτικό Δίκαιο υπάρχουν πολλοί τρόποι με τους οποίους μπορεί να αποκτηθεί η κυριότητα ενός πλοίου και οι οποίοι κατατάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- Τον πρωτότυπο τρόπο, δηλαδή με τη ναυπήγηση πλοίου και,
- Τον παράγωγο τρόπο, δηλαδή με την αγορά μεταχειρισμένου σκάφους

3.2.1 Ναυπήγηση

Με την ναυπήγηση εννοούμε την διαδικασία κατά την οποία ανατίθεται σε ένα ναυπηγείο η κατασκευή ενός πλοίου και μετά από την υπογραφή σχετικής σύμβασης που ονομάζεται σύμβαση ναυπήγησης.

Στην σύμβαση ναυπήγησης καθορίζονται λεπτομερώς:

- Τεχνικές προδιαγραφές του πλοίου
- Χρόνος παράδοσης του πλοίου

- Συμβατική αξία του πλοίου
- Τρόπος πληρωμής (ύψος προκαταβολής, χρονικός προσδιορισμός καταβολής υπολοίπου κλπ)

Έξω από την σύμβαση ναυπήγησης είναι ο εφοδιασμός του πλοίου με διάφορα ναυτιλιακά όργανα (navigation equipment ή όργανα ναυσιπλοΐας) όπως είναι ο σταθμός ασυρμάτων, τα ραντάρ, πυξίδες κλπ. Αυτά προμηθεύονται από ειδικούς κατασκευαστικούς οίκους οι οποίοι αναλαμβάνουν και την τοποθέτηση στο υπό ναυπήγηση πλοίο.

Θα πρέπει εδώ να διευκρινίσουμε ότι μεταβίβαση ενός ναυπηγηθέντος πλοίου δεν συμπίπτει χρονικά με την παράδοσή του. Η μεταβίβαση πλοίου από το ναυπηγείο στην Ναυτιλιακή εταιρεία, ορίζεται στη σύμβαση ναυπήγησης και μπορεί να είναι συγκεκριμένη ημερομηνία ή συγκεκριμένο στάδιο ναυπήγησης π.χ. κατά την κατέλκυση του πλοίου ή κατά την φάση της τοποθέτησης της μηχανής του πλοίου κλπ.

Η απόκτηση κυριότητας ενός πλοίου από την Ναυτιλιακή εταιρεία αποδεικνύεται με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο κάποιας χώρας. Στην Ελλάδα επιτρέπεται η νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου.

Κατά την απόκτηση κυριότητας πρέπει να υπάρχει λογιστική απεικόνιση του γεγονότος, άσχετα αν η παράδοση του πλοίου δεν γίνει ταυτόχρονα. Το ερώτημα που προκύπτει σε μια τέτοια περίπτωση είναι με τι αξία θα εμφανιστεί το υπό ναυπήγηση πλοίο. Η αξία που εμφανίζεται απεικονίζει την αξία του κόστους κατασκευής μέχρι το χρόνο απόκτησης της κυριότητας του πλοίου και λογιστικά χρησιμοποιούνται μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού και παθητικού¹⁷.

Οι λογαριασμοί που λειτουργούν συνήθως είναι οι:

15. Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων
36. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού
56. Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού
51. Κατασκευαστές και επισκευαστές
17. Πλοία
67. Έξοδα ναυπήγησης πλοίου

Κατά τη ναυπήγηση πλοίου η παρακολούθηση μέχρι την τελική παράδοση του μπορεί να γίνει με δύο τρόπους.

¹⁷ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 163-165

1^η Λογιστική μεταχείριση

Σύμφωνα με την μεταχείριση αυτή λειτουργεί ο λογαριασμός:

15. Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων

15.05 Πλοία σε ναυπηγεία

15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22»

Στο λογαριασμό αυτό συγκεντρώνονται όλα τα κόστη που πραγματοποιούνται για λογαριασμό του υπό ναυπήγηση πλοίου, όπως ναυτιλιακά όργανα, αμοιβές μηχανικών και επιθεωρητών που παρακολουθούν την ναυπήγηση κλπ.

Έτσι ο λογαριασμός 15 θα εμφανίζει κάθε φορά το κόστος του πλοίου το οποίο στην συνέχεια μεταφέρεται στον οριστικό λογαριασμό με το πραγματικό όνομα του πλοίου π.χ. 17.01.00 φορτηγό πλοίο “AMERICA” με πίστωση του λογαριασμού 15.05.00 «κατασκευή πλοίου B22»

2^η Λογιστική μεταχείριση

Στην δεύτερη μεταχείριση λειτουργεί και πάλι ο λογαριασμός 15 αλλά με διαφορετικό δευτεροβάθμιο, δηλαδή:

15. Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων

15.06 Ναυπηγεία

15.06.00 Ναυπηγεία Ελευσίνας

Ο λογαριασμός αυτός θα χρεώνεται κάθε φορά με τα ποσά που δίνονται στο ναυπηγείο, η διαφορά εδώ είναι παρακολουθούμε τα γεγονότα σε σχέση με το ναυπηγείο και όχι σε σχέση με το πλοίο. Με την παράδοση του πλοίου ο λογαριασμός 15.06.00 θα πιστωθεί με το σύνολο του συμβατικού κόστους που προβλέπεται από την σύμβαση ναυπήγησης και θα χρεωθεί ο λογαριασμός 17.00.00 φορτηγό πλοίο “AMERICA”. Με την πίστωση του λογαριασμού 15.06.00 δημιουργείται ένα πιστωτικό υπόλοιπο που δηλώνει τις υποχρεώσεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας προς το ναυπηγείο και που τακτοποιείται με τις καταβολές που προβλέπονται στη σύμβαση ναυπήγησης.

Παράλληλα με τον 15.06.00 ανοίγεται και ο λογαριασμός:

37. Κατασκευαστές ναυτιλιακών οργάνων

37.00 Εταιρεία «X»

37.00.00 Υπό ναυπήγηση πλοίο “OLYMPIC”

ο οποίος χρεώνεται για τα λοιπά πάγια που προστίθενται στο υπό ναυπήγηση πλοίο.

Στην διάρκεια της ναυπήγησης ανοίγεται και ο λογαριασμός:

67. Έξοδα ναυπήγησης πλοίων

67.00 Αμοιβές τρίτων

67.00.00 Αμοιβές αρχιμηχανικών

Με την παράδοση ο 67 πιστώνεται και χρεώνεται ο 17. πλοία.

Παράδειγμα εφαρμογής

Υποθέτουμε πως η Ναυτιλιακή επιχείρηση ΖΗΤΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. παραγγέλνει στα ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. ένα φορτηγό πλοίο με συμφωνηθείσα τιμή (συμβατική) 10.000.000\$. Η πληρωμή σύμφωνα με την σύμβαση ναυπήγησης προβλέπεται ως εξής:

-20% της αξίας με την υπογραφή της σύμβασης

-50% όταν το στάδιο κατασκευής του πλοίου φτάσει στα 3/5

- το υπόλοιπο 5 μήνες από την παράδοση του πλοίου

Η καταβολή έγινε μέσω τρεχούμενου λογαριασμού της First Chicago Bank

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία παραγγέλνει επίσης και στην κατασκευαστική επιχείρηση «Χ» την κατασκευή και την τοποθέτηση ενός ραντάρ αξίας 500.000\$. Η συμφωνία κατασκευής προβλέπει καταβολή του παραπάνω ποσού, 10% με την παραγγελία, 60% με την τοποθέτηση και το υπόλοιπο μετά από έξι μήνες.

Με βάση με τα παραπάνω δεδομένα να γίνει η λογιστική αποτύπωση και με τις δύο λογιστικές μεταχειρίσεις.

1^η λογιστική μεταχείριση

<p>15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.05 Πλοία σε ναυπηγεία 15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ.: Προκαταβολή 20% επί της αξίας του παραγγελθέντος πλοίου</p>	2.000.000	2.000.000	(Με την υπογραφή της σύμβασης ναυπήγησης)
<p>36. Μεταβατικοί λογ/σμοί ενεργητικού 36.04 Πλοία υπό ναυπήγηση 36.04.00 Φορτηγό πλοίο 56. Μεταβατικοί λογ/σμοί Παθητικού 56.04 Εκκρεμείς υποχρεώσεις από ναυπηγήσεις πλοίων 56.04. 00 Φορτηγό πλοίο αιτ: Εκτίμηση αξίας πλοίου κατά την απόκτηση κυριότητας από Ν.Ε.</p>	6.000.000	6.000.000	(Με την απόκτηση της κυριότητας)
<p>15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.05 Πλοία σε ναυπηγεία 15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Καταβολή σε εκτέλεση σύμβασης ναυπήγησης</p>	5.000.000	5.000.000	(Με την καταβολή του 50%)
<p>15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.05 Πλοία σε ναυπηγεία 15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22» 50. Προμηθευτές 50.08 Ναυπηγεία 50.08.00 Ναυπηγεία Ελευσίνιας αιτ: Εκκαθάριση λογ/σμού κατασκευής πλοίου</p>	3.000.000	3.000.000	(Υποχρεώσεις προς ναυπηγείο με την παράδοση πλοίου)
<p>37. Κατασκευαστές ναυτ. Οργάνων 37.00 Εταιρεία «Χ» 37.00.00 Υπό ναυπήγηση πλοίο «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Προκαταβολή 10% βάσει συμφωνίας</p>	50.000	50.000	(Με την παραγγελία ραντάρ)

<p>15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.05 Πλοία σε ναυπηγεία 15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22» 50. Προμηθευτές 50.01 Προμηθευτές εξωτερικού 50.01.00 Κατασκευαστική εταιρεία «Χ» αιτ: Μεταφορά αξίας ραντάρ στην αξία πλοίου</p>	500.000	500.000	(Με την παράδοση και τοποθέτηση ραντάρ)
<p>50. Προμηθευτές 50.01 Προμηθευτές εξωτερικού 50.01.00 Κατασκευαστική εταιρεία «Χ» 37. Κατασκευαστές ναυτ. Οργάνων 37.00 Εταιρεία «Χ» 37.00.00 Υπό ναυπήγηση «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Καταβολή 60% της αξίας ραντάρ & τακτοποίηση λογ/σμού 37.</p>	350.000	50.000 300.000	(Με την καταβολή του 60% & τοποθέτηση του ραντάρ)
<p>17. Πλοία 17.00 Φορτηγά 17.00.00 «ΝΗΡΕΥΣ» 15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων Στοιχείων 15.05 Πλοία σε ναυπηγεία 15.05.00 Κατασκευή πλοίου «B22» αιτ: Μεταφορά στα παραληφθέντος πλοίου</p>	10.500.000	10.500.000	(Με την παράδοση του πλοίου)

2^η Λογιστική μεταχείριση

15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.06 Ναυπηγεία 15.06.00 Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ.: Προκαταβολή 20% επί της αξίας του παραγγελθέντος πλοίου	2.000.000	2.000.000	(Με την υπογραφή της σύμβασης ναυπήγησης)
36. Μεταβατικοί λογ/σμοί ενεργητικού 36.04 Πλοία υπό ναυπήγηση 36.04.00 Φορτηγό πλοίο 56. Μεταβατικοί λογ/σμοί Παθητικού 56.04 Εκκρεμείς υποχρεώσεις από ναυπηγήσεις πλοίων 56.04.00 Φορτηγό πλοίο αιτ: Εκτίμηση αξίας πλοίου κατά την απόκτηση κυριότητας από Ν.Ε.	6.000.000	6.000.000	(Με την απόκτηση της κυριότητας)
15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.06 Ναυπηγεία 15.06.00 Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Καταβολή σε εκτέλεση σύμβασης ναυπήγησης	5.000.000	5.000.000	(Με την καταβολή του 50%)
17. Πλοία 17.00 Φορτηγά 17.00.00 «ΝΗΡΕΥΣ» 15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεις παγίων στοιχείων 15.06 Ναυπηγεία 15.06.00 Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. αιτ: Εκκαθάριση λογ/σμού κατασκευής πλοίου	10.000.000	10.000.000	(Με την παράδοση πλοίου)
37. Κατασκευαστές ναυτ. Οργάνων 37.00 Εταιρεία «Χ» 37.00.00 Υπό ναυπήγηση πλοίο «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Προκαταβολή 10% βάσει συμφωνίας	50.000	50.000	(Με την παραγγελία ραντάρ)

17. Πλοία 17.00 Φορτηγά 17.00.00 «ΝΗΡΕΥΣ» 37. Κατασκευαστές ναυτ. Οργάνων 37.00 Εταιρεία «Χ» 37.00.00 Υπό ναυπήγηση «B22» αιτ: Μεταφορά αξίας ραντάρ στην αξία πλοίου	500.000	500.000	(Με την παράδοση και τοποθέτηση ραντάρ)
37. Κατασκευαστές ναυτιλιακών οργάνων 37.00 Εταιρεία «Χ» 37.00.00 Υπό ναυπήγηση «B22» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.01 Τρεχούμενοι λογ/σμοί 38.01.00 First Chicago Bank αιτ: Καταβολή βάση συμφωνίας	300.000	300.000	(Με την καταβολή του 60% & τοποθέτηση του ραντάρ)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3.2.2 Αγορά μεταχειρισμένου πλοίου (παράγωγος τρόπος)

Η αγοραπωλησία μεταχειρισμένων πλοίων ανήκει στο παράγωγο τρόπο απόκτησης πλοίου και αποτελεί συνηθισμένη συναλλαγή στην ναυτιλιακή αγορά. Η διαδικασία αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου, γίνεται από οργανωμένα μεσιτικά γραφεία (shipbrokers).

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων είναι:

- Το μέγεθος του πλοίου
- Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου (dead weight)
- Οι συνθήκες ναυλαγοράς (προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας)
- Το μέσο κίνησης του πλοίου
- Το είδος του φορτίου

Μετά το κλείσιμο της συμφωνίας μεταξύ αγοραστή και πωλητή υπογράφεται ένα πρωτόκολλο συμφωνίας (Memorandum of Agreement) το οποίο περιλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά του πλοίου καθώς και τους όρους της συμφωνίας.

Το Memorandum of Agreement (MOA) περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα εξής:

- Όνομα του αγοραστή και πωλητή
 - Κλάση και νηογνώμονα του πλοίου
 - Χρονολογία ναυπήγησης του πλοίου
 - ΚΟΧ και ΚΚΧ
 - Τιμή πώλησης του πλοίου και τρόπος πληρωμής
 - Χρονολογία και λιμάνι παράδοσης
 - Χρονολογία τετραετούς επιθεώρησης
 - Είδη και εξαρτήματα που περιλαμβάνονται στην τιμή πώλησης του πλοίου
 - Κατάθεση εγγύησης σε δεσμευμένο λογαριασμό από πλευράς αγοραστή (περίπου το 10% της αξίας του πλοίου) για καλή εκτέλεση των όρων της συμφωνίας
 - Αν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο γνωστοποίηση των όρων χρονοναύλωσης
- Με την παράδοση του πλοίου ο αγοραστής υποχρεούται να τηρήσει τους όρους πληρωμής και ο πωλητής να εφοδιάσει τον αγοραστή με το έγγραφο πώλησης (bill of sale).

Η λογιστική μεταχείριση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου προσομοιάζει με την αντίστοιχη μεταχείριση που γίνεται από μια εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση κατά την απόκτηση παγίου στοιχείου. Για την κατανόηση των παραπάνω δίνεται το εξής παράδειγμα:

Εφαρμογή

Υποθέτουμε ότι στις 10/04/07 συμφωνήθηκε η αγορά του Δ/Ξ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» αντί του ποσού των 4.000.000\$ με χρόνο παράδοσης την 30/04/07. Με την υπογραφή του ΜΟΑ ο αγοραστής πληρώνει προκαταβολή ως εγγύηση ίση με το 10% της αξίας του πλοίου ως εγγύηση για την καλή εκτέλεση των όρων της συμφωνίας. Το υπόλοιπο συμφωνείται ως εξής:

- 1.000.000 \$ με την παράδοση του πλοίου και
- 2 ισόποσες δόσεις των 1.300.000 \$ έκαστη

Να γίνουν οι σχετικές εγγραφές.

10/04

33. Χρεώστες διάφοροι 33.18 Λογ/σμοί δεσμευμένων καταθέσεων 33.18.00 Εγγύηση αγοράς Δ/Ξ ΠΟΣΕΙΔΩΝ 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.05 Καταθέσεις όψεως σε ξένο νόμισμα 38.05.00 City Bank αιτ: Κατάθεση εγγύησης σύμφωνα με το ΜΟΑ από 10/04/02	400.000	400.000
--	---------	---------

30/04

17. Πλοία 17.01 Δ/Ξ 17.00.00 «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» 50. Προμηθευτές 50.09 Προμηθευτές μεταχ/μένων 50.09.00 εταιρεία «Χ» αιτ: Παράδοση αγορασθέντος Δ/Ξ	4.000.000	4.000.000
--	-----------	-----------

30/04

50. Προμηθευτές 50.09 Προμηθευτές μεταχειρισμένων 50.09.00 Εταιρεία «Χ» 33. Χρεώστες διάφοροι 33.18 Λογ/σμοί δεσμευμένων καταθέσεων 33.18.00 Εγγύηση αγοράς Δ/Ξ ΠΟΣΕΙΔΩΝ αιτ: Τακτοποίηση λογαριασμού 33	400.000	400.000
--	---------	---------

30/04

50. Προμηθευτές 50.09 Προμηθευτές μεταχειρισμένων 50.09.00 Εταιρεία «Χ» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.05 Καταθέσεις όψεως σε ξένο νόμισμα 38.05.00 City Bank	1.000.000	1.000.000
---	-----------	-----------

αιτ: Επιταγή Νο		
-----------------------	--	--

30/05

50. Προμηθευτές 50.09 Προμηθευτές μεταχειρισμένων 50.09.00 Εταιρεία «X» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.05 Καταθέσεις όψεως σε ξένο νόμισμα 38.05.00 City Bank	1.300.000	1.300.000
αιτ: Επιταγή Νο.....		

30/06

50. Προμηθευτές 50.09 Προμηθευτές μεταχειρισμένων 50.09.00 Εταιρεία «X» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.05 Καταθέσεις όψεως σε ξένο νόμισμα 38.05.00 City Bank	1.000.000	1.000.000
αιτ: Επιταγή Νο		

Σε περίπτωση που πραγματοποιηθούν επισκευές ή προσθήκες στο παραλαμβανόμενο πλοίο, το κόστος τους θα προστεθεί στην αγορασθείσα αξία του πλοίου. Αν υποθέσουμε ότι ο νέος ιδιοκτήτης του πλοίου πραγματοποιήσει επισκευές συνολικής αξίας 200.000\$ στο ναυπηγείο «X» και παράλληλα αγοράσει ναυτιλιακά όργανα από την εταιρεία Bradon S.A. τιμολογιακής αξίας 50.000\$. Οι εγγραφές που πρέπει να γίνουν είναι οι ακόλουθες:

17. Πλοία 17.01 Δ/Ξ 17.00.00 «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.05 Καταθέσεις όψεως σε ξένο νόμισμα 38.05.00 City Bank	200.000	200.000
αιτ: Επιταγή Νο		

17. Πλοία 17.01 Δ/Ξ 17.00.00 «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» 50. Προμηθευτές 50.01 Προμηθευτές ναυτ. οργάνων 50.01.00 Bradon S.A.	50.000	50.000
αιτ: Τιμολόγιο Νο		

3.3 Ο λογαριασμός 30 “ΝΑΥΛΩΤΕΣ”

Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” είναι αντίστοιχος του λογαριασμού “Πελάτες” της λογιστικής των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων. Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” είναι δυνατόν να λειτουργήσει ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών λογαριασμών για κάθε ναυλωτή αλλά και για κάθε ταξίδι ή χρονοναύλωση, δίνοντας έτσι την δυνατότητα καλύτερης παρακολούθησης και εξατομίκευσης των εσόδων (ναύλου ή μισθώματος) κατά εκμεταλλεζόμενο πλοίο¹⁸.

Η ανάλυση του συγκεκριμένου λογαριασμού μπορεί να έχει την παρακάτω μορφή:

30. Ναυλωτές

30.00 Όνομα ναυλωτή

30.00.00 Πλοίο και αριθμός ταξιδιού ή

πλοίο και δρομολόγιο ή

πλοίο και διάρκεια ταξιδιού κλπ

30.01 Λογαριασμός μισθωμάτων

30.01.00 Χρονοναυλωτής & πλοίο

Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” λειτουργεί ως εξής:

ΧΡΕΩΝΕΤΑΙ:

- Με το ποσό του κυρίως ναύλου, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσύμφωνου
- Με το ποσό της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου είτε κατά την φόρτωση είτε κατά την εκφόρτωση (demurrage)
- Με τα ποσά που τυχόν πληρώνει ο εκναυλωτής ή ο πράκτοράς του για λογαριασμό του ναυλωτή π.χ. έξοδα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, λιμενικά κ.α. τα οποία βαρύνουν τον ναυλωτή
- Με το ποσό που συμφωνείται να καταβάλει ο ναυλωτής για τον καθαρισμό των κυτών του πλοίου σε περίπτωση χρονοναύλωσης

¹⁸ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 177-180

ΠΙΣΤΩΝΕΤΑΙ:

- Με τα ποσά που σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, προπληρώνει έναντι του ναύλου
- Με το ποσό της αποζημίωσης για τυχόν φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου σε διάστημα μικρότερο από αυτό που προβλέφθηκε με το ναυλοσύμφωνο (despatch)
- Με τα ποσά που πληρώνει ο ναυλωτής με εντολή και για λογαριασμό του εκναυλωτή
- Με το ποσό τις προμήθειας επί του ναύλου που πολλές φορές συμφωνείται υπέρ του ναυλωτή
- Με το υπόλοιπο που απομένει για την εξόφληση του λογαριασμού του

3.3.1 Εγγραφές σε περίπτωση ναύλωσης πλοίου «κατά ταξίδι»

Στην Ναυτιλιακή Εταιρεία η εγγραφή πραγματοποίησης των εσόδων (ναύλος) χρονικά ταυτίζεται με την ημέρα της τελικής παράδοσης του φορτίου στον παραλήπτη, που θεωρείται και το τέλος του ταξιδιού.

Ο χρόνος καταβολής του ναύλου μπορεί να συμπίπτει:

- Με την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου
- Πριν την φόρτωση
- Με την εκφόρτωση

Εφαρμογή

Υποθέτουμε πως το φορτηγό πλοίο «ΩΚΕΑΝΟΣ» ναυλώνεται στις 22/10/07 για ένα ταξίδι (Νο 5), στον ναυλωτή “Brothers Co” και με ναύλο 91.000\$. Η προκαταβολή ορίστηκε στα 40.000 \$, το υπόλοιπο πληρωτέο με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Αρχή ταξιδιού 01/11/07 άφιξη στο λιμάνι εκφόρτωσης 20/01/08, τέλος εκφόρτωσης 30/01/08.

Να γίνουν οι σχετικές εγγραφές:

Παρατηρήσεις: Αρχικά θα πρέπει να ορίσουμε τις ημέρες ταξιδιού. Ο χρόνος αυτός αφορά το διάστημα από 01/11/07 έως 30/01/08 δηλαδή 91 ημέρες. Σημειώνουμε ότι

το ταξίδι αυτό μοιράζεται σε δύο διαχειριστικές περιόδους αυτή του 2007 και του 2008 και άρα τα έσοδα θα πρέπει να επιμεριστούν ανάλογα.

22/10/07

38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.00 Καταθέσεις όψεως 38.00.00 City Bank 30. Ναυλωτές 30.00 Brothers & Co 30.00.00 ταξ. Νο 5, φορτ. «Ωκεανός» αιτ: Προκαταβολή για μεταφορά φορτίου, ναυλοσύμφωνο Νο.....	40.000	40.000
--	--------	--------

31/12/07

30. Ναυλωτές 30.00 Brothers & Co 30.00.00 ταξ. Νο 5, φορτ. «Ωκεανός» 70. Ναύλοι & μισθώματα 70.00 Ναύλοι, πλοίο «Ωκεανός» 70.00.00 ταξίδι Νο 5 αιτ: Αναλογία ναύλου για 61 ημέρες (τέλος χρήσης)	40.000	40.000
---	--------	--------

20/01/08

38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.00 Καταθέσεις όψεως 38.00.00 City Bank 30. Ναυλωτές 30.00 Brothers & Co 30.00.00 ταξ. Νο 5, φορτ. «Ωκεανός» αιτ: Καταβολή υπόλοιπου ναύλου, ναυλοσύμφωνο Νο.....	51.000	51.000
---	--------	--------

30/01/08

30. Ναυλωτές 30.00 Brothers & Co 30.00.00 ταξ. Νο 5, φορτ. «Ωκεανός» 70. Ναύλοι & μισθώματα 70.00 Ναύλοι, πλοίο «Ωκεανός» 70.00.00 ταξίδι Νο 5 αιτ: Αναλογία ναύλου για τις υπόλοιπες 30 ημέρες	30.000	30.000
--	--------	--------

3.3.2 Εγγραφές σε περίπτωση χρονοναύλωσης

Αν και το μίσθωμα στην περίπτωση της χρονοναύλωσης πληρώνεται προκαταβολικά είτε κατά μήνα είτε κατά δεκαπενθήμερο η χρέωση του ναυλωτή

πρέπει να γίνεται στο τέλος της περιόδου, για το ίδιο λόγο που συντρέχει και στην περίπτωση ναύλωσης κατά ταξίδι. Είναι δηλαδή πιθανό μια μισθωτική περίοδος του πλοίου να αφορά δύο διαχειριστικές περιόδους επομένως ο λογαριασμός του ναυλωτή θα πρέπει να χρεώνεται στο τέλος της μισθωτικής περιόδου για τις πραγματικές μέρες κατά τις οποίες το πλοίο παρέμεινε μισθωμένο, οπότε και το ποσό το οποίο θα καταχωρηθεί θα αποτελεί πραγματικό και όχι πλασματικό έσοδο.

Όσον αφορά το λογαριασμό του ναυλωτή ο οποίος έχει πιστωθεί με ολόκληρο το μίσθωμα, όταν το προπλήρωσε, θα εμφανίσει ένα πιστωτικό υπόλοιπο το οποίο θα αναλογεί στις ημέρες που δεν χρησιμοποιήθηκαν. Η αναλογία αυτή θα συμψηφιστεί από μελλοντικό μίσθωμα¹⁹.

Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” στην περίπτωση χρονοναύλωσης χρεώνεται επιπλέον με τον καθαρισμό των κυτάν και του πλοίου ενώ πιστώνεται με την πληρωμή του κύριου μισθώματος, την προμήθεια επί του μισθώματος τα έξοδα που πραγματοποιεί για λογαριασμό του εκναυλωτή.

Εφαρμογή

Υποθέτουμε πως η εταιρεία BP ναυλώνει το Δ/Ξ «ΑΚΤΑΙΟΝ» από την εταιρεία «Χ». Το μίσθωμα ορίζεται σε 60.000\$ πληρωτέο στην αρχή κάθε μήνα. Η BP έχει πληρώσει για το τρίμηνο Ιανουαρίου – Μαρτίου και για λογαριασμό της «Χ» 10.000\$, τις οποίες η εταιρεία «Χ» έχει κανονικά καταχωρίσει στα βιβλία της σε δευτεροβάθμιο λογαριασμό εξόδων (30.12 Ναυλωτές, λογαριασμός εξόδων). Τα έξοδα αυτά η BP τα αφαιρεί από το μίσθωμα του Μαΐου και πληρώνει 50.000\$. Να γίνουν οι σχετικές εγγραφές για το μήνα Μάιο.

01/05/07

30. Ναυλωτές	60.000	
30.01 Λογαριασμοί μισθωμάτων		
30.01.00 Χρονοναυλωτής BP Δ/Ξ		
ΑΚΤΑΙΟΝ		60.000
70. Ναύλοι κ μισθώματα		
70.01 Μισθώματα		
70.01.00 Δ/Ξ Ακταιον		
αιτ: Μίσθωμα μηνός Μαΐου		

¹⁹ Ν.Πρωτοψάλτης, « Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», σελ. 152-158

01/05/07

38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.00 Καταθέσεις όψεως 38.00.00 City Bank 30. Ναυλωτές 30.01 Λογαριασμοί μισθωμάτων 30.01.00 Χρονοναυλωτής BP Δ/Ξ ΑΚΤΑΙΟΝ αι: Είσπραξη ναύλου μηνός Μαΐου	50.000	50.000
--	--------	--------

01/05/07

30. Ναυλωτές 30.12 Ναυλωτές λογ/σμος εξόδων 30.12.00 BP Δ/Ξ Άκταιον 70. Ναύλοι κ μισθώματα 70.01 Μισθώματα 70.01.00 Δ/Ξ Άκταιον αι: Τακτοποίηση λογαριασμού 30.12	10.000	10.000
---	--------	--------

Ο 30.12 σε προηγούμενη εγγραφή είχε πιστωθεί αλλά με την μείωση της απαίτησης από τον ναυλωτή χρεώνεται και τακτοποιείται.

3.4 Ο λογαριασμός 31 “ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ”

Ο λογαριασμός “Πράκτορες” αποτελεί λογαριασμό ενεργητικού γιατί η περίπτωση κατά την οποία εμφανίζει χρεωστικό υπόλοιπο εξ αιτίας των διαφόρων εμβασμάτων που του γίνονται έναντι των δαπανών του πλοίου είναι πιο η συνηθισμένη.

Οι πράκτορες διορίζονται συνήθως από τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου. Οι ναυτικοί πράκτορες είναι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει. Γνωρίζουν τις τοπικές συνήθειες και ιδιομορφίες και θεωρούνται συνυπεύθυνοι έναντι των αρχών και των τρίτων.

Οι πιο συνηθισμένες υπηρεσίες που προσφέρουν οι πράκτορες είναι:

- Βοηθούν τον πλοίαρχο με τις σχετικές διατυπώσεις προς τις λιμενικές αρχές κατά την άφιξη του πλοίου
- Εξασφαλίζουν για το πλοίο (σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του λιμανιού) τα απαραίτητα μέσα για την ασφαλή προσέγγιση και απομάκρυνση του πλοίου από το

λιμάνι, αλλά και όλα τα απαραίτητα μέσα για την όσο πιο σύντομη φορτοεκφόρτωσή του.

- Πληρώνουν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη όλες τις δαπάνες οι οποίες βαρύνουν το πλοίο, όπως λιμενικά δικαιώματα, λιμενικά τέλη, εισφορές κ.α. σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν σε κάθε λιμάνι.

- Διευκολύνουν τα μέλη του πληρώματος που φτάνουν για να επιβιβαστούν στο πλοίο και φροντίζουν για τον επαναπατρισμό εκείνων οι οποίοι απολύονται ή για οποιοδήποτε λόγο αποχωρούν από το πλοίο

- Φροντίζουν για την ιατρική και νοσοκομειακή περίθαλψη των μελών του πληρώματος σε περίπτωση ασθένειας ή ατυχήματος

- Φροντίζουν για τον έγκαιρο ανεφοδιασμό του πλοίου με τα απαραίτητα τρόφιμα, υλικά και λοιπά εφόδια σε συνεργασία με το πλοίαρχο.

- Μετά από αίτηση του πλοίαρχου, ειδοποιούν τα κατάλληλα συνεργεία για τις απαραίτητες επισκευές και συντηρήσεις οι οποίες πρέπει να γίνουν στο πλοίο και στα όργανα ναυσιπλοΐας.

- Παρέχουν οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία στον πλοίαρχο η οποία είναι μέσα στα πλαίσια της αρμοδιότητάς τους.

Για τις υπηρεσίες αυτές ο πράκτορας δικαιούται αμοιβής η οποία υπολογίζεται βάσει της χωρητικότητας του πλοίου και με συντελεστή ο οποίος συνήθως ορίζεται από τις τοπικές Λιμενικές Αρχές, αλλά και από την ιδιαίτερη συμφωνία με τον πλοιοκτήτη²⁰.

Για τα έξοδα τα οποία θα πληρώσει ο πράκτορας στο λιμάνι προσέγγισης η ναυτιλιακή επιχείρηση του στέλνει ένα χρηματικό ποσό, το ύψος του οποίου καθορίζεται με βάση τον προϋπολογισμό των δαπανών τον οποίο καταρτίζει το τμήμα ανεφοδιασμού.

Εκτός και αν η συμφωνία είναι διαφορετική, το έμβασμα και η χρέωση του πράκτορα θα γίνει στο νόμισμα της χώρας τους με βάση την ισοτιμία που χρησιμοποίησε η τράπεζα την ημέρα του εμβάσματος, διότι οι σχετικές δαπάνες στο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου θα γίνουν στο ίδιο νόμισμα.

Αν όμως το έμβασμα έγινε σε άλλο νόμισμα π.χ σε δολάρια ή σε στερλίνες και η τράπεζα της χώρας της διαμονής του πράκτορα το μετέτρεψε σε εγχώριο νόμισμα και το κατέβαλε στο δικαιούχο, τότε ο πράκτορας θα χρεωθεί με το πραγματικό ποσό

²⁰ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 190

που εισέπραξε και οποιαδήποτε συναλλαγματική διαφορά αποτελεί «έξοδο» ή «έσοδο» για την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ενδέχεται ακόμα ένας πράκτορας να έχει την ευθύνη για παραπάνω του ενός πλοία μιας Ναυτιλιακή Εταιρεία. Σε μια τέτοια περίπτωση μπορεί μετά από συμφωνία με την Ναυτιλιακή Εταιρεία να κρατάει τα υπόλοιπα και να τα χρησιμοποιεί για δαπάνες άλλων πλοίων και κατά διαστήματα να γίνεται επαλήθευση των υπολοίπων από την Ναυτιλιακή Εταιρεία.²¹

Ο λογαριασμός “Πράκτορες”:

ΧΡΕΩΝΕΤΑΙ

- Με τα εμβάσματα που στέλνει η Ναυτιλιακή Εταιρεία.
- Με εισπράξεις που κάνει ο πράκτορας για λογαριασμό της Ναυτιλιακής Εταιρείας.
- Με εμβάσματα που στέλνει η Ναυτιλιακή Εταιρεία, προς εξόφληση ταξιδιού όταν τα έξοδα υπερβαίνουν τα εμβάσματα που έχει ήδη στείλει η Ναυτιλιακή Εταιρεία.

ΠΙΣΤΩΝΕΤΑΙ

- Με το σύνολο των δαπανών που πλήρωσε για λογαριασμό του πλοίου (λιμενικά έξοδα, αγορά εφοδίων κλπ) με βάση τον αναλυτικό λογαριασμό εξόδων τον οποίο αποστέλλει στην Ναυτιλιακή Εταιρεία.
- Με την αμοιβή του πράκτορα
- Με το ποσό των εμβάσματος το οποίο στέλνει ο πράκτορας για τακτοποίηση του λογαριασμού του, όταν τα έξοδα που πραγματοποίησε ήταν μικρότερα από τα εμβάσματα που πήρε από την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Για την καλύτερη κατανόηση των παραπάνω δίνεται το παρακάτω παράδειγμα.

Ο αναλυτικός λογαριασμός του πράκτορα S.A. στο Αμβούργο έχει ως εξής:

ΧΡΕΩΣΗ

ΠΙΣΤΩΣΗ

ΗΜΕΡ.	ΑΙΤΙΟΛ	DM	ΙΣΟΤΙΜΙΑ	\$	DM	ΙΣΟΤΙΜΙΑ	\$
10/08	Έμβασμα	20.000	1,7	11764,7			
20/08	Έμβασμα	10.000	1,65	6060,6			
25/08	Λογ/σμος εξόδων				31.550	1,68	18779,76

²¹ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 190-192

15/09	Έμβασμα	1.550	1,71	906,43			
		31.550		18731,73			
31/12	Συν/κη διαφορά			48,03			
		31.550		18779,76	31.550		18779,76

Παρατηρούμε ότι από την αποστολή εμβασμάτων σε διαφορετικές ισοτιμίες έχει προκύψει συναλλαγματική διαφορά η οποία αποτελεί έσοδο για την Ναυτιλιακή Εταιρεία. Δηλαδή ενώ η Ναυτιλιακή Εταιρεία, έστειλε 18.731,73\$ ο πράκτορας εισέπραξε 18779,76 η διαφορά των 48,03\$ αποτελεί έσοδο για την Ναυτιλιακή Εταιρεία. επομένως η εγγραφή που θα γίνει θα είναι η εξής:

31. Πράκτορες	48,03	
31.00 Πράκτορες εξωτερικού		
31.00.00 S.A. Αμβούργο		
81. Έκτακτα & ανόργανα αποτελέσματα		48,03
81.01 Έκτακτα & ανόργανα έσοδα		
81.01.04 Συν/κες διαφορές		
αι: Τακτοποίηση λογαριασμού πράκτορα S.A. Αμβούργου		

3.5 Ο λογαριασμός 32 “ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ” ή “ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ”

Ο Λογαριασμός²² Ασφαλιστικές Απαιτήσεις περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις που δημιουργεί η Ναυτιλιακή Εταιρεία από τους ασφαλιστές για ζημιές που καλύπτονται από ασφαλιστήρια συμβόλαια. Λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός του ενεργητικού με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των ασφαλιστών από τους οποίους δημιουργείται η απαίτηση για αποζημίωση.

Με τον τίτλο Ασφαλιστές λειτουργεί ως λογαριασμός του παθητικού που περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις προς τους ασφαλιστές από τα ασφάλιστρα που οφείλει η επιχείρηση για την κάλυψη κινδύνων και ζημιών.

²² Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 193-197

Εφαρμογή

Στην Ναυτιλιακή Εταιρεία CRONOS έγιναν τα παρακάτω λογιστικά γεγονότα:

-Το φορτηγό πλοίο της εταιρείας STAR, 'ARTEMIS' έπαθε μικρές ζημιές στο λιμάνι της Πάτρας και επισκευάστηκε στο ναυπηγείο Λέων Α.Ε. Η επισκευή κόστισε 300.000\$, και το ποσό οφείλεται στο ναυπηγείο που εξέδωσε το σχετικό τιμολόγιο με αριθμό 152.

-Η ζημιά ήταν καλυμμένη με ασφαλιστικό συμβόλαιο και η εταιρεία υπέβαλε τα σχετικά δικαιολογητικά στην ασφαλιστική εταιρεία SAVER Α.Ε. και απαιτεί το παραπάνω ποσό.

-Η ασφαλιστική εταιρεία μετά την έκθεση των εκτιμητών αναγνώρισε ζημιά 230.000\$ και κατέβαλε τοις μετρητοίς.

-Αργότερα η εταιρεία εξόφλησε το ναυπηγείο.

Οπότε έχουμε:

63. Έξοδα συντήρησης & επισκευής 63.15 Επισκευές κύριου σκάφους 51. Κατασκευαστές & επισκευαστές 51.01 Επισκευαστές 51.01.00 Ναυπηγείο «Λέων» αιτ: Τιμ. Νο 152	300.000	300.000
32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις 32.99 Εκκρεμείς ασφ/κές απαιτήσεις 63. Έξοδα συντήρησης & επισκευής 63.99 Έξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά αιτ: Απαίτηση από ασφαλιστική εταιρεία σύμφωνα με τον συμβόλαιο	300.000	300.000
32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις 32.00 Ασφαλιστική εταιρεία «SAVER» 32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις 32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις αιτ: Οριστικοποίηση απαίτησης	230.000	230.000
38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.00 Ταμείο 32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις 32.00 Ασφαλιστική εταιρεία «SAVER» αιτ: Είσπραξη απαίτησης	230.000	230.000

63. Έξοδα συντήρησης & επισκευής	70.000	
63.99 Έξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά		70.000
32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις		
32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις		
αι: Τακτοποίηση διαφοράς μετά την οριστικοποίηση του ύψους της απαίτησης		

51. Κατασκευαστές & επισκευαστές	300.000	
51.01 Επισκευαστές		300.000
51.01.00 Ναυπηγείο «Λεων»		
38. Χρηματικά διαθέσιμα		
38.00 Ταμείο		
αι: Εξόφληση τιμ. Νο 486		

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3.6 Λογαριασμός 34 “ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ”

Ο Γενικός Λογαριασμός του Πλοίαρχου ή αλλιώς ο Master General Account, είναι η έκθεση που υποβάλλει ο πλοίαρχος στην Ναυτιλιακή Εταιρεία σχετικά με την οικονομική διαχείριση στο πλοίο για μια ορισμένη χρονική περίοδο.

Ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στην διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας. Για το σκοπό αυτό εισπράττει διάφορα χρηματικά ποσά είτε απευθείας από την επιχείρηση είτε μέσω τρίτων προσώπων τα οποία έχουν σχέση με την επιχείρηση (πράκτορες, ναυλωτές κ.α.).

Στο τέλος μιας χρονικής περιόδου η οποία συνήθως είναι το δίμηνο ή το τέλος κάθε ταξιδιού, ο πλοίαρχος υποβάλλει λεπτομερειακή έκθεση από την οποία προκύπτουν τα έξοδα που έκανε, δηλαδή μισθοδοσία πληρώματος, λιμενικά έξοδα, αγορές τροφίμων και άλλων εφοδίων κ.α. Με βάση την έκθεση αυτή η οποία όπως είπαμε ονομάζεται “Γενικός Λογαριασμός του Πλοίαρχου” (ΓΛΠ) το λογιστήριο διατυπώνει τις ημερολογιακές εγγραφές και χρεωπιστώνει τον προσωπικό λογαριασμό του πλοίαρχου.

Ο τρόπος σύνταξης του ΓΛΠ δεν είναι ομοιόμορφος, εξαρτάται κάθε φορά από το σύστημα που εφαρμόζει η ναυτιλιακή επιχείρηση και την έκταση αρμοδιοτήτων που έχει αναθέσει στον πλοίαρχο, οι οποίες είναι άλλοτε περιορισμένες και άλλοτε εκτεταμένες.

Ο ΓΛΠ είναι συνήθως ένα πολύπτυχο έντυπο το οποίο αποτελείται από 8-10 σελίδες. Κάθε σελίδα του είναι ειδικά γραμμογραφημένη ώστε να διευκολύνει την καταχώριση των στοιχείων που ενδιαφέρουν την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ο πιο συνηθισμένος ΓΛΠ εμφανίζει τα παρακάτω στοιχεία:

- Την μισθοδοτική κατάσταση του πληρώματος
- Περιγραφή για τις παραλαβές των διαφόρων υλικών και εφοδίων που έκανε ο πλοίαρχος για το διάστημα στο οποίο αναφέρεται η έκθεση, κατά κατηγορία (τρόφιμα, εφόδια, υλικά καταστρώματος κλπ), κατά προμηθευτή και τέλος κατά τιμολογιακή αξία.
- Την ίδια περιγραφή για όλα τα παραπάνω υλικά τα οποία υλικά και εφόδια τα οποία πληρώθηκαν από τον Πλοίαρχο.
- Ανάλωση της δαπάνης τροφοδοσίας του πληρώματος για το ίδιο διάστημα

- Ανάλυση για κάθε είδους άλλης δαπάνης που δεν αφορά αγορά υλικών (φιλοδορήματα, έξοδα κίνησης, έξοδα ταξιδιών πληρώματος κλπ)
- Ανακεφαλαίωση χρηματικού λογαριασμού εισπράξεων – πληρωμών

3.6.1 Ανάλυση δαπάνης τροφοδοσίας

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει όσον στο θέμα της δαπάνης τροφοδοσίας και στον τρόπο προσδιορισμού της. Η δαπάνη αυτή αναφέρεται στο διάστημα το οποίο περιλαμβάνει η έκθεση (ΓΛΠ) και περιέχει τα πιο κάτω στοιχεία:

- Το υπόλοιπο των τροφίμων το οποίο υπήρχε στο πλοίο από την προηγούμενη περίοδο, εκφρασμένο σε χρηματικές μονάδες και το οποίο βρίσκεται μετά από απογραφή στο τέλος κάθε ταξιδιού ή χρονοναύλωσης και ο υπολογισμός κατά αξία γίνεται είτε από τον πλοίαρχο είτε από τον υποπλοίαρχο με βάση τις πραγματικές τιμές.
- Την αξία των τροφίμων τα οποία παραλήφθηκαν πάνω στο πλοίο για το ίδιο διάστημα που αναφέρεται ο λογαριασμός πλοίαρχου
- Την αξία των τροφίμων που υπάρχουν στο πλοίο στο τέλος της περιόδου και η οποία βρίσκεται μετά από νέα απογραφή²³.

Εφαρμογή

Υποθέτουμε ότι κατά το διάστημα από 01/04-31/05 τα τρόφιμα στο πλοίο «ΚΑΒΟΣ» παρουσιάζονταν ως εξής:

- Υπόλοιπο τροφίμων στο πλοίο την 01/04	930\$
- Αγορά τροφίμων στο λιμάνι «Α» στις 12/04 μέσω του Πλοίαρχου	1435\$
- Αγορά τροφίμων στο λιμάνι «Β» στις 20/04 από προμηθευτή	5439 \$
- Αγορά τροφίμων στο λιμάνι «Γ» στις 12/05 από προμηθευτή	3930\$
ΣΥΝΟΛΟ	11.734\$

²³ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 200-201

- Υπόλοιπο τροφίμων στις 31/05 σύμφωνα με Απογραφή	9.422\$
- Αξία τροφίμων που καταναλώθηκαν	2.312\$

Άρα θα έχουμε αξία τροφίμων προς ημέρες περιόδου δηλαδή

$2312/61 = 37,90$ (κόστος τροφοδοσίας ανά ημέρα)

$37,90/ (10 \text{ άτομα πλήρωμα} \times 2 \text{ γεύματα ανά ημέρα}) = 37,9/20=1,89\$$ κόστος τροφοδοσίας ανά άτομο ανά ημέρα.

3.6.2 Χρηματικός λογαριασμός του Πλοιάρχου

Ο χρηματικός λογαριασμός του πλοιάρχου είναι η ανακεφαλαίωση όλων των χρηματικών δοσοληψιών μεταξύ πλοιάρχου και πλοιοκτήτη και περιέχεται συνήθως στην τελευταία σελίδα του εντύπου του Γ.Λ.Π.

Η σελίδα αυτή είναι γραμμογραφημένη σε σχήμα καθολικού, δηλαδή στο δεξιό μέρος (πίστωση), περιλαμβάνει τα ποσά τα οποία ο πλοίαρχος έλαβε σαν προκαταβολές από τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή του ή τους κατά τόπους πράκτορες καθώς και τα ποσά τα οποία, ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο τηρείται ο ΓΛΠ πρέπει να καταχωρηθούνε στην χρέωση του.

Στο αριστερό μέρος (χρέωση) καταχωρούνται όλα τα ποσά τα οποία πλήρωσε. Η διαφορά μεταξύ των δύο στηλών, αποτελεί και τό υπόλοιπο του λογαριασμού του πλοιάρχου το μεταφέρεται «εις νέον» για το επόμενο ταξίδι ή την επόμενη χρονική περίοδο κατά περίπτωση και το οποίο είτε είναι χρεωστικό είτε είναι πιστωτικό πρέπει να συμφωνεί με το υπόλοιπο του λογαριασμού του πλοιάρχου ο οποίος τηρείται στο καθολικό της Ναυτιλιακής Εταιρείας²⁴.

²⁴ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 202-203

3.6.3 Τρόποι λειτουργίας του ΓΑΠ

Υπάρχουν δύο τρόποι λειτουργίας του προσωπικού λογαριασμού του πλοίαρχου.

1ος Τρόπος: Όταν ο πλοίαρχος θεωρείται υπόλογος διαχειριστής της μισθοδοσίας του πληρώματος.

Ο τρόπος αυτός εφαρμόζεται περισσότερο από τους Έλληνες Πλοιάρχους οι οποίοι απασχολούνται σε ελληνόκτητα πλοία.

Σύμφωνα με αυτόν τον τρόπο ο πλοίαρχος θεωρείται διαχειριστής όλων των αναγκαίων εξόδων του πλοίου και υπεύθυνος για την μισθοδοσία του πληρώματος, δηλαδή χρεώνει τον πλοιοκτήτη με το σύνολο της μισθοδοσίας την οποία δικαιούται να λάβει το πλήρωμα, από οποιαδήποτε κατηγορία αμοιβής, ανεξάρτητα αν πληρώθηκαν τα μέλη του πληρώματος ή οφείλονται οι αμοιβές ή μέρος αυτών.

Ο λογαριασμός 34 “Λογαριασμοί Πλοιάρχων” λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός με δευτεροβάθμιους τους προσωπικούς λογαριασμούς του κάθε πλοίαρχου και με τίτλο το ονοματεπώνυμο του πλοίαρχου και το όνομα του πλοίου.

Το υπόλοιπο του κάθε ειδικού λογαριασμού μπορεί να είναι άλλοτε χρεωστικό και άλλοτε πιστωτικό. Ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός όμως κατατάσσεται στους λογαριασμούς ενεργητικού γιατί ουσιαστικά πρόκειται για λογαριασμό διαχείρισης προκαταβολών.

Ο λογαριασμός του πλοίαρχου λειτουργεί ως εξής:

ΧΡΕΩΝΕΤΑΙ:

- Με τα χρηματικά ποσά τα οποία λαμβάνει ο πλοίαρχος με τη μορφή μετρητών ή εμβασμάτων απ’ ευθείας από την επιχείρηση ή μέσω τρίτων δηλαδή πρακτόρων, ναυλωτών κ.α.
- Με τυχόν προκαταβολές που δόθηκαν από τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του σε νέα μέλη του πληρώματος που στάλθηκαν για συνάντηση του πλοίου
- Με τα εμβάσματα μετά από εντολή του πλοίαρχου που έχουν σταλεί στις οικογένειες ή σε συγγενικά πρόσωπα των μελών του πληρώματος
- Με την αξία ειδών κυκλικείου των οποίων τη διαχείριση αναλαμβάνει ο ίδιος ο πλοίαρχος για λογαριασμό του, αν τα είδη αυτά παραδόθηκαν στο πλοίο από προμηθευτές ή πράκτορες με χρέωση του πλοιοκτήτη

- Με τα ποσά από μισθοδοσία του πληρώματος, τα οποία για διάφορους λόγους δεν πληρώθηκαν τελικά στα μέλη και κρατήθηκαν από τον πλοίαρχο

Τα ποσά αυτά αποτελούν υποχρεώσεις της επιχείρησης και πρέπει να εμφανιστούν σε αντίστοιχο λογαριασμό παθητικού. Δηλαδή χρεώνεται από το λογιστήριο ο λογαριασμός του πλοίαρχου και πιστώνεται ο λογαριασμός 53 «πιστωτές διάφοροι» με ειδικό λογαριασμό τον 53.10 «αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες» με τα συγκεκριμένα ποσά.

- Με τις διάφορες κρατήσεις που υπολόγισε και παρακράτησε ο πλοίαρχος από το πλήρωμα υπέρ τρίτων (ΝΑΤ, ΠΝΟ κλπ)

- Με τα τυχόν πιστωτικά υπόλοιπα μελών του πληρώματος τα οποία αποχώρησαν από το πλοίο χωρίς να πληρωθούν

- Με διάφορα μικροποσά που δίνονται από πράκτορες σε μέλη πληρώματος που πάνε στο πλοίο για αντιμετώπιση μικροεξόδων του ταξιδιού

Τα ποσά καταχωρούνται σε χρέωση του πλοίαρχου με την έννοια ότι τα μέλη του πληρώματος τα οποία ταξιδεύουν, όταν φτάσουν στο πλοίο θα αναφέρουν στο πλοίαρχο τα πραγματικά τους έξοδα ή θα επιστρέψουν τυχόν υπόλοιπο χρημάτων το οποίο παρέμεινε στα χέρια τους, ή θα ζητήσουν να εισπράξουν τη διαφορά σε περίπτωση κατά την οποία ξοδέψουν περισσότερα²⁵.

ΠΙΣΤΩΝΕΤΑΙ:

- Με τα διάφορα έξοδα τα οποία πλήρωσε ο πλοίαρχος

- Με τις πληρωμές που έκανε μετά από εντολή και για λογαριασμό της επιχείρησης σε διάφορα πρόσωπα

- Με την αξία των αγορών που έκανε σε τρόφιμα και εφόδια

- Με τις δαπάνες τις οποίες πλήρωσε για επισκευές του πλοίου

- Με τις κάθε είδους ακαθάριστες αποδοχές του πληρώματος

²⁵ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 204-206

Εφαρμογή

Υποθέτουμε ότι η Ναυτιλιακή Εταιρεία. «STAR» η οποία εκμεταλλεύεται το φορτηγό πλοίο «Τρίτων» έκανε το δίμηνο Ιούλιο – Αύγουστο τις παρακάτω οικονομικές πράξεις:

1. Έστειλε στον πλοίαρχο «Μ» έμβασμα ποσού 135.000€ σε βάρος του λογαριασμού όψεως τραπέζης «Ι»
2. Εξέδωσε επιταγή σε βάρος του πιο πάνω λογαριασμού για εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος ποσού 133.650€
3. Εξόφλησε τον Γ' Μηχανικό, ο οποίος αποχώρησε από το πλοίο καταβάλλοντάς του 6.750€
4. Πλήρωσε προκαταβολή ποσού 4.500€ στο Γ' Μηχανικό ο οποίος αναχώρησε για συνάντηση του πλοίου και σε αντικατάσταση του συναδέλφου του ο οποίος αποχώρησε
5. Παρέλαβε το γενικό λογαριασμό του πλοίαρχου ο οποίος έκτος των άλλων στοιχείων περιείχε και τα εξής ανακεφαλαιωτικά μεγέθη:

Εισπράξεις

-Έμβασμα από κεντρικά γραφεία	135.000
-Έμβασμα σε οικογένειες μελών	133.650
-Εξόφληση Γ' μηχανικού από κεντρικά γραφεία	6.750
-Προκαταβολή στον νέο Γ' μηχανικό	4.500
-Από το ναυλωτή «Ε» στο λιμάνι «Ζ»	45.000
-Κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία (40.500)	
για ΦΜΥ και χαρτόσημο (4.500)	45.000
-Κρατήσεις μισθού ναύτη «Η» λόγω εγκατάλειψης πλοίου	3.600
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ	373.500

Πληρωμές

-Ακαθάριστες αμοιβές πληρώματος	270.000
-Λιμενικά έξοδα	22.500
-Αγορά τροφίμων	36.000

-Αγορά εφοδίων μηχανής	9.000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	337.500

Υπόλοιπο πιστωτικό

(χρεωστικό για την επιχείρηση) 36.000

Πρόσθετα στοιχεία: εισφορές πλοιοκτήτη

σε ασφαλιστικά ταμεία 45.000

Να γίνουν οι σχετικές εγγραφές:

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	135.000	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
38. Χρηματικά διαθέσιμα		135.000
38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως		
Έμβασμα στον πλοίαρχο		

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	133.650	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
38. Χρηματικά διαθέσιμα		133.650
38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως		
Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του		
πληρώματος σύμφωνα με την εντολή και		
την κατάσταση του πλοιάρχου «Μ»		

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	6.750	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
38. Χρηματικά διαθέσιμα		6.750
38.03 Ταμείο		
Εξόφληση μισθού Γ' Μηχανικού λόγω		
αποχώρησης		

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	4.500	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
38. Χρηματικά διαθέσιμα		4.500
38.03 Ταμείο		
Προκαταβολή στον Γ' μηχανικό		

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	45.000	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
30. Ναυλωτές		45.000
30.00 Ναυλωτής «Ε»		
Είσπραξη πλοιάρχου από ναυλωτή Ε		

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων	45.000	
34.00 Πλοίαρχος «Μ»		
55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί		40.500

55.00 Ασφαλ. Ταμείο «Χ» 54. Υποχρ. από φόρ. Τέλη 54.03 Φόροι τέλη αμοιβ. Πληρ. Κρατήσεις μισθοδοτικής κατάστασης Ιουλ- Αυγ.		4.500
---	--	-------

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» 53. Πιστωτές διάφοροι 53.10 Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες Οφειλόμενη αμοιβή ναύτη «Η»	3.600	3.600
---	-------	-------

61. Αμοιβές & έξοδα πληρώματος 61.00 Τακτικοί μισθοί (24.000.000) 61.01 Υπερωρίες πληρώματος (3.000.000) 34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» Μισθοδοτική κατάσταση Ιουλ-Αυγ	270.000	270.000
---	---------	---------

64. Έξοδα ταξιδιών 64.00 Λιμενικά δικαιώματα 24. Τρόφιμα 24.00 Διάφορα τρόφιμα 20.Εφόδια μηχανής 20.00 Εργαλεία 34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» βάσει Γ.Α.Π. Ιουλ-Αυγ	22.500 36.000 9.000	67.500
---	---------------------------	--------

61. Αμοιβές & έξοδα πληρώματος 61.07 Εισφορές πλοιοκτητή 55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί 55.00 Ασφαλιστικά ταμεία Εργοδοτικές εισφορές Ιουλ-Αυγ	45.000	45.000
---	--------	--------

Λογ/σμος Πλοιάρχου

135.000	270.000
133.650	22.500
6.750	36.000
4.500	9.000
45.000	
45.000	
3.600	

Υπάρχει επομένως ένα χρεωστικό υπόλοιπο 36.000 που δείχνει το ποσό υποχρέωσης του πλοιάρχου προς την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

2^{ος} Τρόπος : Όταν ο πλοίαρχος θεωρείται υπόλογος μόνο για τα ποσά τα οποία πραγματικά εισπράττει ή πληρώνει.

Είναι ο τρόπος τον οποίο εφαρμόζουν συνήθως αλλοδαποί πλοίαρχοι. Σύμφωνα με αυτό τον τρόπο ο πλοίαρχος πιστώνει τον πλοιοκτήτη με ότι ποσά εισπράττει και τον χρεώνει με ότι ποσά πληρώνει. Διαχειριστής της μισθοδοσίας είναι το λογιστήριο και το υπόλοιπο του λογαριασμού του πλοιάρχου αντιπροσωπεύει το ποσό το οποίο στην πραγματικότητα ο πλοίαρχος οφείλει ή έχει να λάβει από την επιχείρηση.

Έτσι :

- Το λογιστήριο με τα εμβάσματα τα οποία στέλνει στις οικογένειες μελών του πληρώματος και με κάθε προκαταβολή που δίνει σε μέλη του πληρώματος δεν χρεώνει τον λογ. του πλοιάρχου αλλά το 33 «χρεώστες διάφοροι» με ειδικό τον 33.03 «προκαταβολές πληρώματος»
- Το λογιστήριο με τα ποσά που πληρώνει για την εξόφληση μισθοδοσίας πληρώματος δεν χρεώνει τον λογ. του πλοιάρχου αλλά το λογ. 53 «πιστωτές διάφοροι» με ειδικό τον 53.05 «αμοιβές πληρώματος πληρωτές»
- Ο πλοίαρχος καταχωρεί στον λογαριασμό του, το καθαρό ποσό πληρωμών της μισθοδοσίας το οποίο κατέβαλε ο ίδιος στο πλήρωμα

Εφαρμογή

Υποθέτουμε πως η Ναυτιλιακή Εταιρεία «STAR» η οποία εκμεταλλεύεται το φορτηγό πλοίο «Τρίτων» έκανε το δίμηνο Ιούλιο – Αύγουστο τις παρακάτω οικονομικές πράξεις:

6. Έστειλε στον πλοίαρχο «Μ» έμβασμα ποσού 135.000€ σε βάρος του λογαριασμού όψεως τραπέζης «Ι»
7. Εξέδωσε επιταγή σε βάρος του πιο πάνω λογαριασμού για εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος ποσού 133.650€
8. Εξόφλησε τον Γ' Μηχανικό, ο οποίος αποχώρησε από το πλοίο καταβάλλοντάς του 6.750€

9. Πλήρωσε προκαταβολή ποσού 4.500€ στο Γ' Μηχανικό ο οποίος αναχώρησε για συνάντηση του πλοίου και σε αντικατάσταση του συναδέλφου του ο οποίος αποχώρησε
10. Παρέλαβε το γενικό λογαριασμό του πλοιάρχου ο οποίος έκτος των άλλων στοιχείων περιείχε και τα εξής ανακεφαλαιωτικά μεγέθη:

Μισθοδοσία

-Ακαθάριστες αποδοχές		270.000
-Κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία	(40.500)	
για ΦΜΥ και χαρτόσημο	(4.500)	45.000
ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ		225.000

Χρηματικός λογαριασμός του πλοιάρχου

Εισπράξεις

-Έμβασμα από κεντρικά γραφεία	135.000
-Από το ναυλωτή «Ε» στο λιμάνι «Ζ»	45.000
ΣΥΝΟΛΟ	180.000

Πληρωμές

-Μισθοδοσία πληρώματος	76.500
-Λιμενικά έξοδα	22.500
-Αγορά τροφίμων	36.000
-Αγορά εφοδίων μηχανής	9.000
ΣΥΝΟΛΟ	144.000

Υπόλοιπο πιστωτικό

(χρεωστικό για την επιχείρηση)	36.000
ΣΥΝΟΛΟ	180.000

Πρόσθετα στοιχεία:

- Ναύτης «Η» οφείλονται 3.600€ καθαρές αποδοχές
- Εισφορές πλοιοκτήτη σε ασφαλιστικά ταμεία 45.000€

Σύμφωνα με τα παραπάνω θα γίνουν οι εξής εγγραφές:

34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως Έμβασμα στον πλοίαρχο	135.000	135.000
33. Χρεώστες διάφοροι 33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως Έμβασμα σύμφωνα με την κατάσταση....	133.650	133.650
53. Πιστωτές διάφοροι 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως Εξοφλήθη μισθού Γ Μηχανικού	6.750	6.750
33. Χρεώστες διάφοροι 33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος 38. Χρηματικά διαθέσιμα 38.03 Τράπεζα «Ι» λογ. ύψεως Έναντι μισθού Γ Μηχανικού	4.500	4.500
61. Αμοιβές & έξοδα πληρώματος 61.00 Τακτικοί μισθοί 55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί 55.00 Ασφαλιστικό Ταμείο «Χ» 54. Υποχρεώσεις από Φόρους-Τέλη 54.03 Φόροι τέλη Αμοιβ. Πληρ 53. Πιστωτές διάφοροι 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες Μισθοδοτική κατάσταση Ιουλ-Αυγ	270.000	40.500 4.500 225.000
34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» 30. Ναυλωτές 30. 00 Ναυλωτής «Ε» Είσπραξη πλοιάρχου από ναυλωτή Ε	45.000	45.000
53. Πιστωτές διάφοροι 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες 34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» Πληρωμή από τον πλοίαρχο μισθοδοσίας	76.500	76.500
64. Έξοδα ταξιδιών 64.00 Λιμενικά δικαιώματα 24. Τρόφιμα 24.00 Διάφορα τρόφιμα	22.500 36.000	

20.Εφόδια μηχανής 20.00 Εργαλεία 34. Λογαριασμοί πλοιάρχων 34.00 Πλοίαρχος «Μ» Σύμφωνα με τον λογ/σμο πληρωμών Ιουλ-Αυγ	9.000	67.500
--	-------	--------

53. Πιστωτές διάφοροι 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες 33. Χρεώστες διαφοροι 33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος Μεταφορά προκαταβολών Ιουλ-Αυγ	138.150	138.150
--	---------	---------

53. Πιστωτές διάφοροι 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες 53. Πιστωτές διάφοροι 53.10 Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες Μεταφορά οφειλόμενης αμοιβής ναύτη «Η»	3.600	3.600
--	-------	-------

61. Αμοιβές & έξοδα πληρώματος 61.00 Τακτικοί μισθοί 55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί 55.00 Ασφαλιστικό Ταμείο «Χ» Εργοδοτικές εισφορές Ιουλ-Αυγ	45.000	45.000
---	--------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

4.1 Λογαριασμοί Προβλέψεων

Η λειτουργία των λογαριασμών προβλέψεων είναι αναγκαία σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία, γιατί το πλοίο διενεργεί οικονομικές πράξεις σε όλη την υδρόγειο και τα δικαιολογητικά φθάνουν πολλές φορές στο λογιστήριο την επόμενη χρήση. Ακόμα πολλές οικονομικές πράξεις ενώ γίνονται γνωστές στο λογιστήριο από το λογαριασμό του πλοιάρχου, δεν είναι γνωστό το ακριβές ύψος τους, όπως συμβαίνει με τους πράκτορες που καθυστερούν την εκκαθάριση των λογαριασμών.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν και οι εξαιρετικοί κίνδυνοι που υπάρχουν στις θαλάσσιες μεταφορές και τα αυξημένα έκτακτα έξοδα. Τόσο για τους κινδύνους όσο και για τα έξοδα απαιτείται ο σχηματισμός προβλέψεων, όταν στο κλείσιμο του ισολογισμού δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα το ύψος τους και ο χρόνος πληρωμής. (Η αβαρία, η σύγκρουση, η προσάραξη, τα ατυχήματα μελών του πληρώματος, επισκεπτών ή άλλων προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο είναι γεγονότα που δημιουργούν την ανάγκη σχηματισμού προβλέψεων.)

Η εξαγωγή επομένως τόσο βραχυχρόνιων όσο και ετησίων αποτελεσμάτων παρουσιάζει δυσχέρειες στην λογιστική εφαρμογή από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Είναι φανερό ότι η δημιουργία λογαριασμών προβλέψεων είναι αναγκαία για την εξαγωγή ετησίων αποτελεσμάτων και τη σύνταξη ορθού ισολογισμού.

Πρέπει να θυμίσουμε ότι:

Ένας λογαριασμός πρόβλεψης του παθητικού διαφέρει από τους λοιπούς λογαριασμούς υποχρεώσεων γιατί:

- Είναι υποχρέωση αλλά δεν είναι γνωστό το ακριβές ποσό που οφείλεται.
- Πρέπει να εξοφληθεί αλλά δεν είναι ακριβής ο χρόνος εξοφλήσεως.

Ο λογαριασμός 44 “Προβλέψεις”²⁶ με βάση τα παραπάνω, πιστώνεται:

- Με προβλέψεις για αποζημιώσεις προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία.
- Με προβλέψεις για λοιπές δαπάνες εκμεταλλεύσεως του πλοίου.
- Με προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις από ναυλωτές, πράκτορες, μέλη πληρώματος, ασφαλιστές κ.ά.
- Με προβλέψεις για εξαιρετικούς κινδύνους και έκτακτα έξοδα που προέρχονται από αβαρίες, συγκρούσεις, προσαράξεις, ατυχήματα πληρώματος, τρίτων κ.ά.
- Με προβλέψεις για έξοδα προηγούμενων χρήσεων.
- Με λοιπές έκτακτες προβλέψεις.

Οι παραπάνω πιστώσεις γίνονται με χρέωση των λογαριασμών:

- 68 “Προβλέψεις Εκμετάλλευσής” της 6^{ης} ομάδας των εξόδων κατ’είδος.
- 84 “Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους” της 8^{ης} ομάδας, που περιλαμβάνει έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα.

4.2 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Μακροπρόθεσμες είναι οι υποχρεώσεις των οποίων η προθεσμία εξοφλήσεως λήγει μετά το τέλος της επόμενης χρήσης. Κάθε υποχρέωση μακροπρόθεσμη που μετατρέπεται σε βραχυπρόθεσμη πρέπει να μεταφέρεται στους λογαριασμούς της 5^{ης} ομάδας οι οποίοι απεικονίζουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Αυτό είναι απόλυτα αναγκαίο κατά την κατάρτιση του ισολογισμού για την σωστή χρηματοοικονομική ανάλυση των μεγεθών του. Με την έναρξη της νέας χρήσεως μπορούν τα ποσά αυτά να επαναφέρονται στους λογαριασμούς της 4^{ης} ομάδας, για να διατηρηθεί η ενότητα των λογαριασμών π.χ. στα μακροπρόθεσμα τραπεζικά δάνεια, επαναφέρεται το τμήμα

²⁶ Ν. Πρωτοψάλτης, «Γενική & Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», σελ.330-334

εκείνο που έγινε βραχυπρόθεσμο και μεταφέρθηκε στο τέλος της χρήσεως στην 5^η ομάδα, για να διατηρηθεί η ενότητα του λογαριασμού.

Οι λογαριασμοί των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων, που κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν, είναι οι λογαριασμοί των τοκοχρεολυτικών δανείων που συνάπτουν συνηθέστατα οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις με σκοπό την κατασκευή πλοίου. Το χαρακτηριστικό των δανείων αυτών είναι ότι χορηγούνται από τράπεζες, κατά κανόνα, με υποθήκη του ίδιου του πλοίου που ναυπηγείται. Πολλές φορές χορηγείται και πρόσθετη εγγύηση όπως η παραχώρηση στο δανειστή (Τράπεζα) του δικαιώματος να εισπράττει ολόκληρο ή ένα μέρος από το μίσθωμα του πλοίου μέχρι να εξοφληθεί το δάνειο. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο συνήθως χρονοναυλώνεται για μεγάλο χρονικό διάστημα για να εξασφαλίζεται η τακτική πληρωμή του τοκοχρωλυσίου.

Παράδειγμα:

Έστω ότι η Ναυτιλιακή Εταιρεία "Χ" παράγγειλε στο ναυπηγείο ASANO ένα φορτηγό πλοίο 20.000 κ.ο.χ. με συμβατική τιμή 8.000.000\$. Για την εξόφληση της αξίας κατασκευής συνήψε μακροπρόθεσμο τοκοχρεολυτικό δάνειο 4.000.000\$ με υποθήκη το υπό κατασκευή πλοίο. Το δάνειο θα καταβληθεί στην επιχείρηση μετά την τοποθέτηση της τρόπιδας του πλοίου. Η σύμβαση ναυπήγησης προβλέπει προκαταβολή με την υπογραφή 1.000.000\$ και καταβολή δόσεων ως εξής: 4.000.000\$ όταν η κατασκευή φθάσει στο 50% και το υπόλοιπο κατά την παράδοση.

Ημερολογιακές εγγραφές

Για την σύναψη του ενυπόθηκου δανείου θα γίνουν οι εξής εγγραφές:

1) Εάν το ποσό του δανείου κατατέθηκε σε λογαριασμό όψεως:

38. Χρηματικά διαθέσιμα	4.000.000	
38.03 Καταθέσεις όψεως		
45. Μακρ/σμες Υποχρεώσεις		4.000.000
45.01 Τράπεζες Λογ/μιοί		
Ενυπόθηκων δανείων		

2) Εάν το ποσό του δανείου εισπραχθεί απ' ευθείας από το Ναυπηγείο:

51. Κατασκευαστές και Επισκευαστές 51.00 Ναυπηγείο ASANO 45. Μακρ/σμες Υποχρεώσεις 45.01 Τράπεζες Λογ/μοί Ενυπόθηκων δανείων	4.000.000	4.000.000
--	-----------	-----------

Για την υποθήκευση του πλοίου πρέπει να δημιουργηθεί ζεύγος λογαριασμών τάξεως με την συμβατική αξία του πλοίου:

02. Χρεωστικοί Λογ/σμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών 02.10 Παραχωρημένες υποθήκες και προσημειώσεις για εξασφάλιση υποχρεώσεων 06.Πιστωτικοί Λογ/σμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών 06.10 Παραχωρήσεις υποθηκών και προσημειώσεων για εξασφάλιση υποχρεώσεων	8.000.000	8.000.000
--	-----------	-----------

4.3 Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι εκείνες οι υποχρεώσεις που πρέπει να εξοφληθούν μέχρι το τέλος της επόμενης χρήσης. Πολλές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μετατρέπονται συχνά σε μακροπρόθεσμες, αλλά τα λογιστήρια για την ενότητα της υποχρέωσης και του λογαριασμού δεν τις μεταφέρουν κατά τη διάρκεια της χρήσεως στις μακροπρόθεσμες. Η μεταφορά όμως είναι αναγκαία στο τέλος της χρήσεως κατά την κατάρτιση του ισολογισμού και είναι δυνατόν να επαναφέρονται την επόμενη χρήση στον αντίστοιχο λογαριασμό της βραχυπρόθεσμης υποχρέωσης. Έτσι υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς και οφειλόμενοι φόροι στο δημόσιο, μετατρέπονται σε μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις με διακανονισμούς και ειδικές ρυθμίσεις. Το τμήμα των υποχρεώσεων αυτών που πρέπει να εξοφληθεί μετά το τέλος της επόμενης χρήσης είναι απαραίτητο, για την ορθή κατάρτιση του ισολογισμού, να μεταφέρεται στο τέλος της χρήσεως στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Από την 5^η ομάδα περισσότερο ενδιαφέρον σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία, παρουσιάζουν οι εξής λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων²⁷:

- 50 Ασφαλιστές
- 51 Κατασκευαστές και Επισκευαστές
- 52 Προμηθευτές
- 53 Πιστωτές Διάφοροι
- 58 Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής

4.3.1 Ο Λογαριασμός 50 “Ασφαλιστές”

Απεικονίζει τις υποχρεώσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας που προέρχονται από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις για ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων που διατρέχει το πλοίο. Όπως είναι ευνόητο, ο λογαριασμός χρησιμοποιείται όταν η καταβολή των ασφαλιστρών γίνεται τμηματικά, κυρίως με δόσεις. Η ασφαλιστική κάλυψη έχει μεγάλη έκταση και μπορεί να αφορά την αξία του πλοίου, την απώλεια του ναύλου ή του μισθώματος, τον κίνδυνο πολέμου κ.α. Επίσης ο πλοιοκτήτης έχει την ευχέρεια να ασφαλίσει το πλοίο σε πολλούς ασφαλιστές με κατανομή της αξίας με βάση ποσοστά επί τοις εκατό.

Για παράδειγμα, για να ασφαλιστεί πλοίο, του οποίου η προς ασφάλιση αξία υπολογίσθηκε σε 15.000.000\$, σε τέσσερις ασφαλιστικές εταιρείες, μπορεί να γίνει κατανομή ως εξής:

Ασφαλιστική Εταιρεία Α	40%	6.000.000\$
Ασφαλιστική Εταιρεία Β	20%	3.000.000\$
Ασφαλιστική Εταιρεία Γ	10%	1.500.000\$
Ασφαλιστική Εταιρεία Δ	30%	4.500.000\$

Σύνολο: 15.000.000\$

²⁷ Ν. Πρωτομάλης, “Γενική & Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, σελ. 80-85

Το ασφάλιστρο υπολογίζεται σε ποσοστό, πάνω στην προς ασφάλιση αξία. Το ποσοστό αυτό δεν είναι το ίδιο, για όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ εξαρτάται:

- Από την ηλικία του πλοίου.
- Από το ασφαλιστικό παρελθόν του.
- Από τον αριθμό των πλοίων που η ίδια επιχείρηση έχει ασφαλισμένα στην ίδια ασφαλιστική εταιρεία.
- Από το κύρος και την αξιοπιστία της ναυτασφαλιστικής εταιρείας.

Για την ασφάλιση των πλοίων τις περισσότερες φορές, ο πλοιοκτήτης δεν έρχεται απ' ευθείας σε επαφή με τους ασφαλιστές, αλλά με τους ασφαλομεσίτες. Με αυτούς διαπραγματεύεται τους όρους και σε αυτούς πληρώνει τα ασφάλιστρα. Ακόμη από τους ασφαλομεσίτες εισπράττει τις τυχόν αποζημιώσεις. Για την λειτουργία του λογαριασμού Ασφαλομεσίτες ή Μεσίτες Ασφαλειών γράφουμε στην ανάλυση του λογαριασμού "Πιστωτές Διάφοροι". Ο λογαριασμός λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός με ειδικούς τους ασφαλιστές δηλαδή τις ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν το πλοίο. Ο λογαριασμός πιστώνεται με το ασφάλιστρο που συμφωνείται με την ασφαλιστική εταιρεία και με το ίδιο ποσό χρεώνεται ο λογαριασμός δαπάνης της 6^{ης} ομάδας 62 "Ασφάλιστρα και Έξοδα Ασφαλίσεως".

Παράδειγμα:

Έστω ότι για την ασφάλιση του πλοίου Α κατά των κινδύνων θαλάσσης, συμφωνήθηκε με την ασφαλιστική εταιρεία Χ επίσιο ασφάλιστρο 8.000\$ που θα καταβληθούν σε 4 δόσεις.

Η εγγραφή θα διατυπωθεί ως εξής:

62. Ασφάλιστρα και έξοδα ασφαλίσεως	8.000	
62.00 Ασφάλιστρα κήτους και μηχανών πλοίου Α		
50. Ασφαλιστές		8.000
50.00 Ασφαλιστική εταιρεία Χ		

4.3.2 Ο Λογαριασμός 51 “Κατασκευαστές και Επισκευαστές”

Περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας στα διάφορα ναυπηγεία ή άλλες επιχειρήσεις από τις κατασκευές ή επισκευές πλοίων. Λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός με ειδικούς τα ναυπηγεία στα οποία γίνονται κατασκευές και επισκευές, ή άλλες τεχνικές επιχειρήσεις που επισκευάζουν ή κατασκευάζουν διάφορα μέρη ή όργανα του πλοίου.

Η πίστωση του γίνεται με βάση τα τιμολόγια που συνοδεύονται από αναλυτικές επιμετρήσεις και πιστοποιήσεις των τεχνικών, με αντίστοιχη χρέωση των λογαριασμών:

- 63 “Εξοδα συντηρήσεων και επισκευών”.
- 82.01.00 “Εκτακτες ζημιές”.
- 17 “Πλοία”.
- 15.02 “Πλοία υπό κατασκευή”.

4.3.3 Ο Λογαριασμός 52 “Προμηθευτές”

Εκείνο που πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερα στην λειτουργία αυτού του λογαριασμού είναι ότι περιέχει τις υποχρεώσεις που δημιουργούνται από τις προμήθειες εφοδίων και τροφίμων στο πλοίο που γίνονται με εντολή του τμήματος προμηθειών και πληρώνονται από τα κεντρικά γραφεία και όχι από τον πλοίαρχο ή τους πράκτορες. Οι αγορές δηλαδή των υλικών και τροφίμων του πλοίου μπορεί να γίνουν:

- Από τα κεντρικά γραφεία
- Από τον πλοίαρχο με εντολή του τμήματος προμηθειών
- Από πράκτορες με εντολή του ίδιου τμήματος

Στην πρώτη περίπτωση η ημερολογιακή εγγραφή που διατυπώνεται είναι:

Χρέωση: “Εφόδια πλοίου” ή “Τρόφιμα.”

Πίστωση: “Προμηθευτές.”

Ενώ στην περίπτωση αγοράς από τον πλοίαρχο ή τους πράκτορες:

Χρέωση: “Εφόδια πλοίου” ή “Τρόφιμα.”

Πίστωση: “Πλοίαρχος” ή “Πράκτορες.”

4.3.4 Ο Λογαριασμός 53“Πιστωτές Διάφοροι”

Αυτός ο Λογαριασμός συγκεντρώνει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, οι οποίες δεν υπάγονται στους άλλους λογαριασμούς της 5^{ης} ομάδας και γι’αυτό περιέχει ποικίλους δευτεροβάθμιους και τριτοβάθμιους λογαριασμούς. Από αυτούς αναλύουμε τους σημαντικότερους υπολογαριασμούς:

- 53.00 “Ναυλομεσίτες”
- 53.01 “Μεσίτες ασφαλειών”
- 53.02 “Νηογνώμονες”
- 53.03 “Οφειλόμενοι λογαριασμοί ασύρματης επικοινωνίας”
- 53.04 “Πωλητές πλοίων”
- 53.05 “Αμοιβές πληρώματος πληρωτές”
- 53.06 “Αμοιβές προσωπικού πληρωτές”
- 53.10 “Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες”
- 53.11 “Αμοιβές προσωπικού οφειλόμενες”

4.3.5 Ο Λογαριασμός 55“Ασφαλιστικοί Οργανισμοί”

Αυτός ο λογαριασμός περιλαμβάνει εκτός των γνωστών ασφαλιστικών οργανισμών και υποχρεώσεις προς τους παρακάτω οργανισμούς ναυτικής ασφάλισης:

- Ν.Α.Τ. (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο): Είναι ΝΠΔΔ και παρέχει στους ασφαλισμένους ναυτικούς σύνταξη και εφάπαξ αποζημίωση καθώς και επικουρική ασφάλιση.
- Τ.Π.Α.Ε.Ν. (Ταμείο Πρόνοιας Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού): Ιδρύθηκε το 1926 και παρέχει οικονομική ενίσχυση

στους αξιωματικούς του Ε.Ν. που αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα καθώς και εφάπαξ χρηματικά βοηθήματα. Αξιωματικοί του Ε.Ν. είναι: ο Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Ανθυποπλοίαρχοι, Μηχανικοί Α', Β', Γ', Ραδιοτηλεγραφήτης, Ηλεκτρολόγοι.

- Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. (Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού): Ιδρύθηκε το 1930 για την χορήγηση εφάπαξ ποσού στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος, που εξέρχονται από την υπηρεσία.
- Εστία Ναυτικών: Παρέχει κοινωνική πρόνοια στους ναυτικούς και στις οικογένειες τους με τη μορφή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης, προσωρινής διαμονής σε ξενώνα της εστίας, ψυχαγωγία, χρηματικά βραβεία σε σπουδαστές ναυτικών, γαμήλια βοηθήματα σε θυγατέρες ναυτικών, αντιμετώπιση εξόδων παλιννόστησης ναυτικών που εγκαταλείπονται στο εξωτερικό από πλοιοκτήτες.
- Π.Ν.Ο. (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία): Είναι ναυτεργατική οργάνωση και γίνεται παρακράτηση από τους ναυτικούς για τις ανάγκες λειτουργίας της.

4.3.6 58“Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής”

Η λειτουργία του λογαριασμού αυτού αποβλέπει στη διευκόλυνση της εξαγωγής βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων, ιδίως όταν δεν λειτουργεί η αναλυτική λογιστική εκμετάλλευσης (κοστολόγηση ανά ταξίδι). Συγκεκριμένα με τον λογαριασμό αυτό δίνεται η δυνατότητα να καταχωρούνται στους λογαριασμούς εξόδων, εσόδων και αποθεμάτων ποσά τα οποία:

- Είναι γνωστά, αλλά δεν έχουν ακόμα πραγματοποιηθεί, π.χ. ασφάλιστρα, αμοιβές πληρώματος, ναύλοι κ.λ.π.

- Μπορούν να προϋπολογισθούν με ικανή προσέγγιση, αλλά δεν έχουν εκδοθεί ή ληφθεί ακόμα τα απαραίτητα δικαιολογητικά π.χ. τόκοι τραπεζών, φόροι - τέλη κ.λ.π.

Είναι φανερό ότι στην λογιστική των Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι απαραίτητη η λειτουργία των λογαριασμών περιοδικής κατανομής για τον προσδιορισμό των βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων. Και τούτο γιατί, όπως εξηγήθηκε και στους λογαριασμούς των προβλέψεων, τα δικαιολογητικά καθυστερούν να φτάσουν στο λογιστήριο, ενώ πολλά ποσά συναλλαγών είναι γνωστά ή μπορούν να προϋπολογισθούν ή ακόμα βρίσκονται στο στάδιο της πραγματοποίησης. Ο λογαριασμός αναλύεται σε δευτεροβάθμιους ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε Ναυτιλιακά Επιχείρησης. Η λειτουργία του λογαριασμού γίνεται ως εξής:

- Πιστώνεται με τα προϋπολογισμένα έξοδα, με χρέωση των αντίστοιχων λογαριασμών των ομάδων 6 και 8.
- Πιστώνεται με τις προϋπολογισμένες αγορές εφοδίων ή τροφίμων (π.χ. αγορές που πραγματοποιήθηκαν αλλά δεν έχουν ληφθεί ακόμα τα δικαιολογητικά από πράκτορες, προμηθευτές, πλοίαρχο) με χρέωση των αντίστοιχων λογαριασμών της ομάδας 2
- Χρεώνονται με τα προϋπολογισμένα έσοδα, με πίστωση των αντίστοιχων λογαριασμών της ομάδας 7 και 8 (π.χ. στις 30/6 υπολογίζεται ο ναύλος ταξιδιού που συνεχίζεται για να εξαχθεί αποτέλεσμα διαχείρισεως εξαμήνου).

Εάν π.χ. προϋπολογισθούν αγορές τροφίμων που παρέλαβε το πλοίο ενώ δεν έχουν ληφθεί ακόμα τα δικαιολογητικά από τον πράκτορα Α που τις διενέργησε, τότε θα γίνει η εγγραφή:

24. Τρόφιμα 58. Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής 58.00 Προϋπολογισμένες αγορές τροφίμων	1.000	1.000
---	-------	-------

Και με τη λήψη από τον πράκτορα των δικαιολογητικών αγοράς διενεργείται η εγγραφή:

58. Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής	1.000	
58.00 Προϋπολογισμένες αγορές τροφίμων		1.000
31 Πράκτορες		
31.00 Α		

Εάν προϋπολογισθούν οι ναύλοι μέχρι το τέλος της περιόδου που εξάγεται το βραχύχρονο αποτέλεσμα π.χ. μέχρι 30/6 τότε γίνονται οι εγγραφές:

58 Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής	2.000	
58.10 Προϋπολογισμένοι ναύλοι		2.000
70 Ναύλοι και Μισθώματα		
Ως ναύλος πλοίου Α από...μέχρι 30/6/2007		

και στο τέλος του ταξιδιού του πλοίου:

30 Ναυλωτές	2.000	
30.00 Χ		2.000
58 Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής		
58.10 Προϋπολογισμένοι ναύλοι		
Ως ναύλος πλοίου Α από...μέχρι 30/6/2007		

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Αρχικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι χρησιμοποιούμε τον γενικότερο όρο «δαπάνες» και όχι «έξοδα», γιατί με τον όρο δαπάνες περιλαμβάνονται τα έξοδα αλλά και οι αποσβέσεις που δεν αποτελούν έξοδο.

Οι δαπάνες χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, σ' εκείνες που αφορούν την διοίκηση και τα κεντρικά γραφεία της Ναυτιλιακής Εταιρείας και σ' εκείνες που αφορούν το κάθε πλοίο χωριστά.

Αναλυτικότερα:

5.1 Δαπάνες διοίκησης - γραφείων

- Κτίρια γραφείων.

Σε περιπτώσεις που το κτίριο ανήκει στην επιχείρηση οι σχετικές με αυτό δαπάνες είναι, οι αποσβέσεις του ακινήτου, τα έξοδα συντήρησης, επισκευές, τα σχετικά υλικά, τα ασφάλιστρα σε περίπτωση που το κτίριο είναι ασφαλισμένο για διάφορους κινδύνους καθώς και τα έξοδα καθαρισμού.

-Προσωπικό γραφείων

Σε αυτό περιλαμβάνονται όσοι εργάζονται στα γραφεία και πλαισιώνουν τις διάφορες δραστηριότητες της Ναυτιλιακής Εταιρείας.. Στα έξοδά τους περιλαμβάνονται, οι μισθοί, τα διάφορα επιδόματα, τα δώρα, οι υπερωρίες, οι ασφαλιστικές εισφορές (ΝΑΤ, για αρχιπλοιάρχους και μηχανικούς, ΙΚΑ για τους

λοιπούς εργαζομένους). Επίσης σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται και τα έξοδα μετακινήσεων του προσωπικού, κύρια των μηχανικών και αρχιπλοιάρχων για επιτόπια επίσκεψη και έρευνα στο πλοίο, καθώς και οι άδειες, η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, τα δάνεια, οι προκαταβολές και οι εκδηλώσεις ψυχαγωγίας προσωπικού ξηράς.

-Δαπάνες μηχανημάτων γραφείου

Σε αυτά περιλαμβάνονται Η/Υ, fax, γραφομηχανές, telex, τηλεφωνικές συσκευές κλπ. Για όλα τα μηχανήματα λαμβάνονται υπόψη δαπάνες απόσβεσης, αντικατάστασης, συντήρησης, επισκευών, αγοράς ανταλλακτικών, διαφόρων υλικών απαραίτητων για την λειτουργία τους.

-Γενικά έξοδα

Λέγοντας γενικά έξοδα εννοούμε έξοδα όπως τα τηλεφωνικά, telex, fax, φωτισμού, ύδρευσης, κλιματισμού, αναλώσιμων γραφείου κλπ.

-Δαπάνες μέσων μεταφοράς

Συνήθως οι Ναυτιλιακές Εταιρείες διαθέτουν αυτοκίνητα ή σκάφη για την εξυπηρέτηση των πελατών τους ή για κατά περίπτωση μετακινήσεις προσωπικού. Τα συγκεκριμένα μεταφορικά μέσα έχουν ορισμένα έξοδα όπως, αποσβέσεις, έξοδα στάθμευσης ή μαρίνας, καύσιμα, λιπαντικά, συντήρηση, επισκευές, ασφάλιστρα. Εξειδικευμένα έξοδα του σκάφους είναι τα ασφάλιστρα, τα ανταλλακτικά, οι επιθεωρήσεις, τα τηλεπικοινωνιακά κλπ.

-Αμοιβές τρίτων

Αφορά όλα τα έξοδα που συνδέονται με την χρήση εξωτερικών συνεργατών. Τέτοιοι είναι οι νομικοί, ιατρικοί και οικονομικοί σύμβουλοι, οι διαιτητές (arbiters), οι χρηματοδοτικοί σύμβουλοι, οι φοροτεχνικοί σύμβουλοι κλπ.

- Συνδρομές

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες προκειμένου να έχουν μια ολοκληρωμένη ενημέρωση και σύνδεση με την αγορά σε διεθνές και τοπικό επίπεδο δαπανούν αρκετά χρήματα σε συνδρομές. Μερικές από αυτές είναι στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στο Ναυτικό Επιμελητήριο, σε διεθνείς οργανώσεις όπως είναι η

BIMCO (Baltic & International Marine Conference), η INTERCARGO, η INTERTANKO, καθώς και συνδρομές σε εφημερίδες και περιοδικά του Ελληνικού και Διεθνή τύπου.

- Έξοδα από ειδικές υποχρεώσεις

Είναι έξοδα που αφορούν την επιχείρηση σαν σύνολο και όχι τα πλοία της ξεχωριστά π.χ. δικαστικά έξοδα.

- Έξοδα δημοσίων σχέσεων

Είναι έξοδα που γίνονται για την προβολή της επιχείρησης και την καλλιέργεια καλών σχέσεων με διάφορους συνεργάτες και φορείς. Τέτοια είναι τα έξοδα δεξιώσεων, τα φιλοδωρήματα οι περιποιήσεις, οι δημοσιεύσεις κλπ.

- Διάφορα μικροέξοδα

Είναι διάφορα έξοδα που γίνονται στα γραφεία και που δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες²⁸

5.2 Δαπάνες πλοίου

- Δαπάνες πλοίου στο σύνολό του

Οι σημαντικότερες είναι:

1. Αποσβέσεις
2. Τοκοχρεολύσια από τον δανεισμό για την ναυπήγηση ή αγορά του πλοίου
3. Καταβολή συναλλαγματικών διαφορών (πολύ συχνά επειδή οι συναλλαγές γίνονται σε ξένο νόμισμα, προκύπτουν διαφορές που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη)
4. Εξόφληση ναυπηγείου
5. Έξοδα εγγυήσεων (εγγυητικές επιστολές για χορήγηση δανείου, επιπλέον εγγυήσεις από τράπεζες κλπ)

²⁸ I. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.42-47

-Έξοδα ναύλων

Όταν κλείνεται μια ναύλωση υπάρχουν κάποια έξοδα που αφορούν την συγκεκριμένη πράξη. Αυτά είναι:

1. Τα ναυλομεσιτικά, για τους μεσίτες που μεσολαβούν για την επίτευξη της συμφωνίας
2. Τα πρακτορειακά για τους κατά τόπους πράκτορες που είναι υπεύθυνοι για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου, την εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου κλπ
3. Εισπρακτικά, τα οποία εισπράττονται από τρίτους για την είσπραξη ναύλων που δεν αποδόθηκαν
4. Ασφάλιστρα ναύλου, πληρώνονται για την εξασφάλιση του ναύλου

-Ασφάλιστρα σκάφους και μηχανών

Αποτελεί σημαντικό έξοδο που καλύπτει το 25-30% των συνολικών δαπανών του πλοίου.

- Έξοδα φορτίου

Όπως έξοδα φόρτωσης/ εκφόρτωσης, έξοδα επίσπευσης, χρήσης μηχανημάτων ξηράς, έξοδα στοιβασίας, υπερωρίες εργατικού δυναμικού κατά φορτοεκφόρτωση (Φ/Ε).

-Έξοδα κυτών

Όπως είναι ο καθαρισμός τους, η απολύμανση κτλ.

-Έξοδα φορολογίας πλοίου

Αφορούν τα ποσά που καταβάλλονται ως φόρος επί της χωρητικότητας του πλοίου.

- Ιδιόμορφα έξοδα

Αυτά προκύπτουν σε ειδικές περιπτώσεις όπως από δολιοφθορά στο πλοίο, από ποινικές κυρώσεις λόγω πρόκλησης ρύπανσης, από πρόσθετα τέλη ή επιβολή χρηματικών ποινών για διάφορες παραβάσεις από κυβερνητικές ή τοπικές αρχές

-Έξοδα πληρώματος

Σε αυτά περιλαμβάνονται ο μισθός, τα διάφορα επιδόματα, υπερωρίες, δώρα, έξοδα παλιννόστησης κλπ)

-Υλικά και εφόδια

Όπως:

1. Είδη διατροφής
2. Είδη ενδιαίτησεως (στρώματα, κλινοσκεπάσματα, κουβέρτες, προσόψια κλπ)
3. Υλικά μαγειρείου, υλικά καταστρώματος, υλικά μηχανής, χρώματα, εργαλεία, νερό πόσιμο, νερό για πλύσιμο

-Έξοδα επιθεωρήσεων και δεξαμενισμών

Περιλαμβάνει:

1. Έξοδα ετήσιας επιθεώρησης
2. Έξοδα αναλογικά της 4ετούς επιθεώρησης
3. Έξοδα δεξαμενισμού
4. Έξοδα καθαρισμού ύφαλων
5. Έξοδα νηογνώμονα
6. Έξοδα επιθεωρητών

- Έξοδα συντήρησης και επισκευής μηχανής

Όπως:

- Τακτική συντήρηση
- Επισκευές
- Ανταλλακτικά

- Έξοδα σωστικών μέσων

Αφορά την συντήρηση και διατήρηση όλων των σωστικών μέσων του πλοίου (σωστικές λέμβους, σωσίβια, φανοί, πυροσβεστήρες κλπ)

- Έξοδα για την αποφυγή και αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης

Το πλοίο προκειμένου να αντιμετωπίσει περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας, εξοπλίζεται με διάφορες συσκευές και χημικά, που σκοπό έχουν να περιορίσουν και κάποιες φορές να αντιμετωπίσουν την ρύπανση.

- Έξοδα καυσίμων και λιπαντικών

Μία από τις σημαντικότερες κατηγορίες εξόδων. Τα περισσότερα πλοία είναι εφοδιασμένα με μηχανές εσωτερικής καύσεως και γι' αυτό τον λόγο χρησιμοποιούν υγρά καύσιμα όπως Fuel Oil διαφόρων πυκνοτήτων και Diesel.

- Έξοδα έρματος

Τα έξοδα που τυχόν χρειαστούν για να δημιουργήσουν πρόσθετο βάρος στο κύτος του πλοίου, με σκοπό την σταθερότητά του.

- Έξοδα λιμένων

Όπως είναι τα πλοηγικά, φαρικά, χρήση προβλήτας, λεμβουχικά, φορτοεκφορτωτικά, τελωνειακά κλπ.

- Ειδικά έξοδα πλοίου

Όπως τέλη διελεύσεως διωρύγων και τέλη ρυμουλκών.

5.3 Έσοδα της Ναυτιλιακής εταιρείας

Τα έσοδα της Ναυτιλιακής Εταιρείας διακρίνονται:

1. -Σε Οργανικά, και είναι αυτά που προκύπτουν από την κύρια δραστηριότητα της
2. -Σε Έκτακτα, τα οποία δημιουργούνται κάτω από ειδικές συνθήκες (π.χ. πώληση πλοίου, είσπραξη αποζημιώσεων από ασφαλιστές κλπ) και
3. -Σε Ανόργανα, που προκύπτουν όχι από την κύρια δραστηριότητα της Ναυτιλιακής Εταιρείας αλλά από την ευρύτερη σφαίρα δράσεώς της.

ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Πρόκειται για τα έσοδα από θαλάσσιες μεταφορές, που είναι οι ναύλοι και τα μισθώματα σε περίπτωση χρονοναύλωσης.

ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ

Τέτοια έσοδα μπορεί να προκύψουν από:

- Πώληση πλοίου,
- Επισταλίες (demurrage), δηλαδή από χρόνο υπεραναμονής (πέραν του συμφωνηθέντος χρόνου) του πλοίου κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση
- Από παροχή επιθαλάσσιας αρωγής (όταν ένα πλοίο συμβάλει στην διάσωση ενός άλλου πλοίου δικαιούται αμοιβής)
- Είσπραξη αποζημιώσεως από απαίτηση που δημιουργήθηκε απέναντι στους ασφαλιστές
- Είσπραξη αποζημιώσεως από απαίτηση προς ναυπηγείο κατασκευής του πλοίου
- Επιστροφή ασφαλιστρών λόγω προσωρινού ή οριστικού παροπλισμού του πλοίου.

ΑΝΟΡΓΑΝΑ ΕΣΟΔΑ

Είναι έσοδα που μπορούν να πραγματοποιηθούν από κάθε οικονομική μονάδα. Τέτοια είναι:

- Οι τόκοι καταθέσεων
- Οι τόκοι ομολογιακών δανείων
- Τα έσοδα, κέρδη από συμμετοχές της επιχείρησης σε άλλες επιχειρήσεις
- Τα έσοδα από μερίσματα μετοχών άλλων εταιρειών

- Οι θετικές συναλλαγματικές διαφορές²⁹

5.4 Διακρίσεις Δαπανών Πλοίου

Η διάκριση των δαπανών του πλοίου είναι πολύ σημαντική γιατί δίνει την δυνατότητα για εν μέρει πρόβλεψη, των εξόδων ενός ταξιδιού. Η διάκριση των δαπανών διακρίνεται σε:

- **Σταθερά έξοδα:** που περιλαμβάνουν αμοιβές πληρώματος, έξοδα ενδιαιτήσεως και μετακινήσεως, ασφάλιστρα, συντήρηση, αναλογία στην ειδική επιθεώρηση κλπ
- **Μεταβλητά έξοδα:** περιλαμβάνουν καύσιμα και λιπαντικά
- **Ειδικά έξοδα:** τα οποία εξατομικεύονται ανά ταξίδι όπως τα στοιβαστικά, τα φορτοεκφορτωτικά, τα λιμενικά, τα πλοηγικά, ανά λιμάνι όπως είναι τα λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά και ανά ιδιομορφία ταξιδιού όπως είναι τα πρακτορειακά, το δικαίωμα χρήσης διώρυγας κλπ.

Εκείνα που είναι δυνατό να προσδιοριστούν σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία είναι τα σταθερά έξοδα, καθώς τα ειδικά και μεταβλητά εξαρτώνται και διαμορφώνονται από ειδικούς παράγοντες³⁰.

²⁹ I. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.62-64

³⁰ I. Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.65

Παράδειγμα διαχωρισμού δαπανών και προσδιορισμού κέρδους ταξιδιού

Ας υποθέσουμε πως το απολογιστικό φύλλο ταξιδιού του πλοίου “ΑΦΡΟΔΙΤΗ” έχει ως ακολούθως:

Τα έσοδα και τα διάφορα έξοδα ήταν τα εξής:

Διάρκεια ταξιδιού	30 ημέρες
Καθυστέρηση στο λιμάνι φόρτωσης	2 ημέρες και 12 ώρες και 30 λεπτά
Επίσκεψη στο λιμάνι εκφόρτωσης	2 ημέρες και 12 ώρες και 30 λεπτά
Ναύλος σε φορτίο 28550 τόνων	προς 10\$ ανά τόνο
Αποζημίωση λόγω καθυστέρησης	1250\$ ανά 24ωρο
Αποζημίωση λόγω επίσκεψης	500\$ ανά 24ωρο
Προμήθεια στο ναύλο	2,5%
Προμήθεια στην αποζημίωση λόγω καθυστέρησης	2,5%
Φόρος στο ναύλο στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης	6.500\$
Υλικά και εφόδια	6.400\$
Έξοδα επιθεωρητών	2.000\$
Ασφάλιστρα κύτους και μηχανών	78.000\$
Μισθοί αναμονής	2.800\$
Φυλακτικά	700\$
Πλυστικά	2.800\$
Λιμενικά δικαιώματα	3.350\$
Πλοηγικά δικαιώματα	1.480\$
Ασφαλιστικές εισφορές	36.450\$
Πρακτορειακά	1.530\$
Ετήσια τέλη χωρητικότητας	2.650\$
Εισφορές σε αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I clubs)	62.200\$
Τροφοδοσία πλοίου	35.854\$
Μικροέξοδα λιμένων	6.500\$
Αναλογία δαπανών διοίκησης	45.260\$
Φόροι δημοσίου	34.520\$
Τακτικοί μισθοί	178.782\$

Καύσιμα και λιπαντικά

	Αποθέματα αρχής ταξιδιού	Αγορές	Αποθέματα τέλους ταξιδιού
Μαζούτ	250 τον. X 71\$	445 τον. X 65\$	185 τον.
Πετρέλαιο	15 τον. X 152\$	28 τον. X 163\$	18 τον.
Κυλινδρέλαιο	100 γαλ. X 6\$	515 γαλ. X 8\$	135 γαλ.

Η επιχείρηση προβλέπει ένα κόστος 389.000 \$ για την τετραετή ειδική επιθεώρηση και υπάρχει ένα κόστος 160.500\$ ετήσιων αποσβέσεων.

Με βάση στα παραπάνω ζητείται:

- Ο διαχωρισμός των δαπανών
- Το καθαρό κέρδος του ταξιδιού
- Το κέρδος ανά ημέρα ταξιδιού

Να ληφθεί υπόψη ότι τα σταθερά έξοδα αναφέρονται σε ετήσια βάση.

Αρχικά θα πρέπει να προσδιορίσουμε τα έσοδα, τα οποία προέρχονται από δύο πηγές, από τον ναύλο και από την αποζημίωση λόγω καθυστέρησης (demurrage).

Άρα θα έχουμε:

ΝΑΥΛΟΣ

28550 τόνοι φορτίου X 10 \$ ανά τόνο = 285.500\$ και

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ:

60,5 ώρες/ 24 = 2,52 X 1250 = 3151\$

ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ: 288.651\$

Στην συνέχεια κατηγοριοποιούμε τα έξοδα:

Ειδικά έξοδα ταξιδιού

Προμήθεια στο ναύλο: $285.500 \times 2,5\% = 7137,5\$$ ³¹

Προμήθεια στην αποζημίωση λόγω καθυστέρησης: $3151,04 \times 2,5\% = 78,8\$$

Αποζημίωση λόγω επίσπευσης: $300\$/24\text{ωρο} \text{ άρα } 60,5/24 \times 500 = 1260,4$

Λιμενικά δικαιώματα: 3350\$

Πλοηγικά: 1480 \$

Φυλακτικά: 700\$

Πρακτοριακά: 1530\$

Σύνολο ειδικών εξόδων: 15537 \$

³¹ η προμήθεια αυτή αφορά τους ναυλομεσίτες, οι οποίοι μεσολαβούν για το κλείσιμο του ναύλου και δικαιούνται προμήθειας τόσο από τον ναύλο όσο και από τις καθυστερήσεις.

Μεταβλητά έξοδα πλοίου

Στα μεταβλητά περιλαμβάνονται τα καύσιμα και τα λιπαντικά. Αν εφαρμόσουμε την μέθοδο FIFO τότε θα έχουμε όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και λιπαντικών στο συγκεκριμένο ταξίδι τα εξής:

ΜΑΖΟΥΤ: 250+445-185=510

250X71\$=17.750\$

260X65\$=16.900\$

ΠΙΕΤΡΕΛΛΑΙΟ: 15+28-18=25

15X152\$=2280\$

10X163\$=1630\$

ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΛΑΙΟ: 100+515-135=480

100X6\$=600\$

380X8\$=3040\$

Σύνολο μεταβλητών εξόδων ταξιδιού: 42.200\$

Σταθερά έξοδα ταξιδιού

Υλικά και εφόδια: 36.400\$

Έξοδα επιθεωρητών: 2.000\$

Ασφάλιστρα κύτους και μηχανών: 78.000\$

Μισθοί αναμονής³²: 2.800\$

Πλυστικά: 2.800\$

Ασφαλιστικές εισφορές: 36.450\$

Ετήσια τέλη χωρητικότητας: 2.650\$

Εισφορές σε P&I clubs: 62.200\$

Τροφοδοσία πλοίων: 35.854\$

Μικροέξοδα λιμένων: 6.500\$

Αναλογία δαπανών διοίκησης: 45.260\$

Φόροι δημοσίου: 34.520\$

Τακτικοί μισθοί: 178.782\$

Σύνολο σταθερών εξόδων: 524.216\$

³² Πρόκειται για αμοιβές πληρώματος μέχρι την άφιξή τους στο πλοίο (waiting pay)

Τα σταθερά έξοδα αφορούν όλο το χρόνο, άρα θα πρέπει να τα επιμερίσουμε και να δούμε ποια αφορούν το συγκεκριμένο ταξίδι. Άρα:

$$524.216/365=1436\$ \times 30 \text{ ημέρες ταξιδιού} = 43.086\$$$

Σύνολο σταθερών εξόδων ταξιδιού: 43.086\$

Το συνολικό κόστος ανέρχεται σε 100.823 \$

Το μικτό κέρδος είναι 288.651-100.823=187.828\$

Για να υπολογίσουμε το καθαρό κέρδος θα πρέπει να συμπεριλάβουμε στις δαπάνες, την αναλογία των αποσβέσεων και της ειδικής τετραετούς επιθεώρησης.

Άρα:

$$\text{ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ: } (160.500/365) \times 30 \text{ ημέρες ταξιδιού} \approx 13192$$

$$\text{ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ: } (389.000/4) = 97.250 \text{ κόστος ανά έτος}$$

$$(97.250/365) \times 30 = 7.993 \text{ κόστος που αναλογεί στο συγκεκριμένο ταξίδι.}$$

Καθαρό κέρδος = Μικτό κέρδος – αποσβέσεις – επιθεωρήσεις

$$187.828 - 13.192 - 7.993 = 166.643\$$$

Κέρδος ανά ημέρα: 166.643/30=5.355\$

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

6.1 Επιχείρηση και χρηματοοικονομική διαχείριση

Ο υποψήφιος επιχειρηματίας αντιμετωπίζει τα ακόλουθα βασικά ερωτήματα:

- Ποια δραστηριότητα πρέπει να επιλέξει;
- Πού και πώς θα αντλήσει τα απαραίτητα κεφάλαια;
- Ποιες επενδύσεις πρέπει να κάνει;

Οι απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα είναι μακροχρόνιες δεσμεύσεις για την επιχείρηση. Ο χρόνος όμως περιέχει το στοιχείο της αβεβαιότητας όσον αφορά την επαλήθευση των προβλέψεων και έτσι η αβεβαιότητα και ο κίνδυνος συνοδεύουν τις χρηματιστικές αποφάσεις. Η επιλογή της δραστηριότητας είναι κυρίως υποκειμενική υπόθεση και επηρεάζεται από την ενδεχόμενη εμπειρία, την διάθεση σχετικής μορφής κεφαλαίου, τις συγκυρίες κ.ά. Οι υπόλοιπες επιλογές για το ύψος των επενδύσεων και την πηγή των πόρων εντάσσονται στον χώρο των αντικειμενικών κριτηρίων γιατί προϋποθέτουν την συμφωνία περισσότερων ατόμων με διαφορετικά συμφέροντα.

Ο επιχειρηματίας γνωρίζει τον κίνδυνο που αναλαμβάνει με την επιχείρηση. Η επιθυμία και η ελπίδα βελτίωσης του σημείου εκκίνησης τον ωθούν να αναλάβει τον κίνδυνο. Ύστερα αναζητεί μια βιώσιμη συνεργασία των ξένων κεφαλαίων για τα δικά του κεφάλαια. Αν δεν υπήρχε προσδοκία για ωφέλεια, δεν θα υπήρχε λόγος να δραστηριοποιηθεί επιχειρηματικά και να χρεωθεί. Εκείνοι όμως που δανείζουν τα κεφάλαια δεν συμμερίζονται τους ξένους κινδύνους και δανείζουν με προοπτική να επανακτήσουν τα κεφάλαια και τους τόκους στις συμφωνημένες συμφωνίες.

Στην επιχείρηση επιζητείται η ισορροπία μεταξύ ιδίων και ξένων πόρων. Ο επιτυχής συνδυασμός των δύο αποτελεί την άριστη λύση και όχι η μονόπλευρη υπερβολή. Η διαρκής ενσωμάτωση των κερδών στην επιχείρηση ευνοεί την ανάπτυξη της αλλά δυσαρεστεί τους μετόχους. Από το άλλο μέρος, η υπέρμετρη προσφυγή

στον εξωτερικό δανεισμό θέτει σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της επιχείρησης έναντι των δανειστών της.

Μέχρι το τμήμα αυτό, έγινε αναφορά για στρατηγικές αποφάσεις επενδύσεων και χρηματοδοτήσεων τις οποίες ο επιχειρηματίας υποχρεούται να λάβει βασιζόμενος στις γνώσεις του ή επικαλούμενος τις συμβουλές των ειδικών όταν κρίνονται απαραίτητες, λόγω της πολυπλοκότητας των θεμάτων και της ταχύτητας που εξελίσσονται. Μένουν οι τακτικές, καθημερινές αποφάσεις που εξαρτώνται από τις στρατηγικές αποφάσεις αλλά έχουν και τη δική τους δυναμική αφού επιδιώκεται με τους καθημερινούς ρυθμούς να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι.

Η διαχείριση των καθημερινών δοσοληψιών της επιχείρησης σε ένα πλαίσιο αντιτιθέμενων συμφερόντων θέτει σε δοκιμασία τις μακροπρόθεσμες επιλογές με την επιβράβευση ή την καταδίκη τους από τα ετήσια αποτελέσματα. Γενικά παρατηρείται σύγκρουση μεταξύ δύο αντιτιθέμενων προσανατολισμών εκ των οποίων ο ένας έχει βραχυπρόθεσμη πνοή και επιδιώκει το άμεσο κέρδος ενώ ο άλλος έχει πιο έντονο συλλογικό χαρακτήρα και ευνοεί τις μακροπρόθεσμες λύσεις και υποστηρίζει την κοινωνική συναίνεση.

Την ταυτότητα της επιχείρησης καθορίζουν οι επενδύσεις της και ο εμπορικός δυναμισμός της που ολοκληρώνει τον σκοπό της παραγωγικής διαδικασίας. Επίσης σημαντικό στοιχείο είναι η δυνατότητα ομαλής διεκπεραίωσης των τρεχουσών υποθέσεων με την εμπρόθεσμη εξόφληση των υποχρεώσεων της. Αυτή η συνεπής συμπεριφορά διαμορφώνει το καλό όνομα στην αγορά και μπορεί να εφαρμοστεί με βάση ειδικό πρόγραμμα και με την έγκαιρη λήψη αναγκαίων μέτρων. Η φερεγγυότητα απαιτεί διαθέσιμη ρευστότητα χωρίς περιορισμούς. Στην επιχείρηση δεν υπάρχουν κεφάλαια χωρίς κόστος. Επιβάλλεται λοιπόν η αναζήτηση της ενδεδειγμένης γραμμής πλεύσεως στο χώρο της ρευστότητας ώστε οι πόροι να αξιοποιούνται παραγωγικά και ταυτόχρονα να ανταποκρίνεται η επιχείρηση εμπρόθεσμα σε όλες τις υποχρεώσεις της.

Εξ ορισμού η επιχείρηση περιέχει το στοιχείο του κινδύνου και είναι δυνατή η μερική αντιμετώπισή του με τον προγραμματισμό. Σημειώνεται ότι η διαχείριση του χρήματος είναι η έσχατη διορθωτική παρέμβαση για την κάλυψη των αδυναμιών των άλλων τομέων της επιχείρησης. Ταυτόχρονα είναι και η πρώτιστη ενέργεια που οδηγεί στην ανάπτυξη της επιχείρησης. Μπορεί η τεχνολογία σε αυτή τη φάση να προηγείται σε προτάσεις τις αποφάσεις όμως υπαγορεύει πάντοτε η ψύχραιμη λογική της διαχείρισης του χρήματος.

Με τον όρο αυτό εννοούμε τις κρίσιμες για την ζωή της επιχείρησης αποφάσεις όπως είναι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου οι νέες επενδύσεις και τα συναφή δάνεια, η πιστωτική πολιτική της επιχείρησης η τοποθέτηση διαθέσιμων κεφαλαίων σε τίτλους αξιών και ούτω καθ'εξής. Εκτός από τον παραδοσιακό ρόλο της αναζήτησης κεφαλαίων με χαμηλό κόστος προβάλλει και ο νέος ορίζοντας. Έχει να κάνει με την πώληση των χρηματιστικών τίτλων όπως οι μετοχές, οι ομολογίες, κ.α., που είναι συμβόλαια μελλοντικής ροής χρήματος.

Όλα αυτά τα προϊόντα αποτελούν αντικείμενο της κεφαλαιαγοράς η οποία επιδιώκει την αμεσότερη επαφή μεταξύ αποταμιεύσεων και επενδύτων κυρίως των επιχειρήσεων. Γίνεται έτσι μια διαφοροποίηση μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων. Για τις πρώτες παραμένει η τραπεζιτική αγορά ως μοναδική σχεδόν εξωτερική πηγή κεφαλαίων ενώ για της δεύτερες ανοίγει η νέα αγορά.

6.2 Τα στελέχη της υπηρεσίας χρηματοοικονομικής διαχείρισεως

Στις μικρές επιχειρήσεις, την κίνηση του χρήματος την ρυθμίζει ο ιδιοκτήτης τους. Στις μεσαίες, ο ιδιοκτήτης είναι ο γενικός διευθυντής που συντονίζει χωριστές διευθύνσεις για θέματα προσωπικού, εμπορίου, παραγωγής, λογιστικής και χρηματιστικής. Στις μεγάλες επιχειρήσεις απαιτείται ειδική διεύθυνση χρηματιστικών υποθέσεων, στην οποία εγγτάσσονται ειδικά τμήματα γενικής και αναλυτικής λογιστικής εσωτερικού ελέγχου, νομικής και φορολογικής παρακολούθησης, χρηματιστικών μελετών ασφαλειών κ.λ.π.

Πιο πολύπλοκη οργάνωση έχουν οι όμιλοι επιχειρήσεων για την χρηματιστική λειτουργία που επιδιώκουν την πλέον αποδοτική χρηματιστική διαχείριση υπό τον συντονισμό μιας κεντρικής εταιρείας (Holding). Εκεί μελετώνται και κατανέμονται οι συμμετοχές στα κεφάλαια των εταιρειών εκτιμώνται οι κίνδυνοι και αναλαμβάνονται οι αναγκαίες ασφάλειες, παρακολουθούνται τα χρηματιστήρια και οι κεφαλαιαγορές, συντάσσονται οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις κ.ο.κ.

Ενδιαφέρον είναι το πεδίο που δραστηριοποιούνται τα στελέχη της χρηματιστικής διαχείρισης. Σχετίζεται άμεσα με τις καθημερινές τακτικές αποφάσεις κατά τον έλεγχο όσο και με τις στρατηγικές αποφάσεις της επιχείρησης.

Γενική επιδίωξη είναι η αύξηση της αξίας της επιχείρησης που γίνεται παρακολουθώντας λεπτομερώς το κόστος των χρηματιστικών συναλλαγών, την προσεκτική διαχείριση των κινδύνων (συνάλλαγμα, επιτόκια), την θεραπεία ανοικτών πληγών αδράνειας ή απώλειας πόρων (αποθέματα και πελάτες).

Η υπηρεσία της χρηματιστικής διαχείρισης είναι συγκεντρωτική και ελάχιστα δημοφιλής. Απασχολεί περιορισμένο αριθμό στελεχών με μεγάλη εξειδίκευση στη διοίκηση επιχειρήσεων, λογιστική, κεφαλαιαγοράς, πληροφορικής, ξένων γλωσσών κ.ο.κ. Καθημερινά αναμετρώνται μέτωπα όπως αυτά της λογιστικής, φορολογίας, προθεσμίες πληρωμών και εισπράξεων, η έγκαιρη διάγνωση, ο έλεγχος και ο απολογισμός.

6.3 Η σκοπιμότητα της χρηματοοικονομικής ανάλυσεως της επιχείρησης

Πολλοί ενδιαφέρονται για την πορεία μιας επιχείρησης. Εκτός από τους άμεσα υπεύθυνους (διοίκηση, μέτοχοι) επίσης υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από τους ανταγωνιστές, προμηθευτές τραπεζίτες, εργαζόμενους, πελάτες, Κράτος κ.ά. Κάθε ένα μέρος από αυτούς τους φορείς, έχει τον δικό του λόγο που ενδιαφέρεται. Για παράδειγμα οι προμηθευτές και οι πελάτες επιθυμούν την ανάκαμψη, ενώ οι ανταγωνιστές την πτώση προκειμένου να επωφεληθούν στην αγορά ή να εξαγοράσουν σε χαμηλή τιμή την επιχείρηση.

Όλοι οι εξωτερικού αναλυτές στηρίζουν τις γνώσεις τους για την επιχείρηση κυρίως στις περιοδικές οικονομικές καταστάσεις που δημοσιεύονται. Αυτοί στερούνται από λεπτομέρειες που γνωρίζουν τα στελέχη στο εσωτερικό της επιχείρησης, αλλά διαθέτουν συνήθως μια ευρεία εμπειρία σύγκρισης και αξιολόγησης των μεγεθών.

Το ενδιαφέρον όλων για την επιχείρηση προσανατολίζεται στο να εκτιμηθεί η περιουσιακή δομή και η ποιότητα και αποδοτικότητα της διαχειριστικής λειτουργίας. Βάση αυτών των στοιχείων, των ισολογισμών και των λογαριασμών αποτελεσμάτων, υπολογίζονται διάφοροι αριθμοδείκτες που εκτιμούν τις ικανότητες της επιχείρησης στο μακροχρόνιο εξοπλισμό και στο επίπεδο καθημερινής λειτουργίας. Ενδιαφέρουν

η σχέση ιδίων κεφαλαίων προς δάνεια, η φερεγγυότητα της επιχείρησης και η δυνατότητα εμπρόθεσμου ανταπόκρισης στις τρέχουσες υποχρεώσεις και κυρίως η αποδοτικότητα των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί.

Η γενική εικόνα της επιχείρησης διαμορφώνεται με την συνεκτίμηση όλων των παραγόντων που αναφέρθηκαν και αρκετών άλλων που δεν εμφανίζονται στη λογιστική όπως είναι οι ικανότητες των στελεχών και η συνεργασία του προσωπικού. Αν απομονώσουμε ένα μόνο δείκτη έχει ελάχιστη σημασία. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι ακόμη και μια επιχείρηση που εμφανίζει λογιστικά κέρδη, μπορεί να οδηγηθεί στην χρεοκοπία. Επομένως, απαιτείται αναλυτική διεξόδυση στις οικονομικές καταστάσεις της λογιστικής και στις άλλες παντός είδους χρηματιστικές πληροφορίες ώστε να εντοπιστούν τα ισχυρά της σημεία, οι δυσκολίες και οι αιτίες τους.

Από όλα αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω, γίνεται αισθητό το πόσο σημαντική είναι η χρηματιστική επιστήμη. Υποβοηθά στην ανάλυση και την προετοιμασία αποφάσεων χωρίς να δίνει μοναδικές απαντήσεις γιατί δεν ανήκει στις θετικές επιστήμες. Βασίζεται στην οικονομική αντίληψη που μελετά την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων σε ανεπάρκεια και στην λογιστική που περιορίζει το περιθώριο των υποκειμενικών επεμβάσεων. Υπόκειται όμως, μέσω των αποτελεσμάτων στις σοβαρές επιδράσεις των επιστημών της συμπεριφοράς όπως είναι η κοινωνική ψυχολογία και η ψυχολογία.

6.4 Οι οικονομικές καταστάσεις

6.4.1 Ο Ισολογισμός

Ο ισολογισμός είναι η λογιστική κατάσταση που παρουσιάζει σε μια ορισμένη χρονική στιγμή, που είναι συνήθως στο τέλος της δωδεκάμηνης λογιστικής χρήσης, την απογραφή της κατάστασης των περιουσιακών και χρηματιστικών στοιχείων της επιχείρησης.

Είναι ένας διπλός πίνακας που καταγράφει με την προβλεπόμενη από το Ε.Γ.Α.Σ. σειρά στο αριστερό μέρος το ενεργητικό, δηλαδή ό,τι κατέχει η επιχείρηση

και σε τι μορφή και από την δεξιά μεριά το παθητικό δηλαδή ό,τι οφείλει η επιχείρηση και σε ποιους. Στο παθητικό καταχωρείται η προέλευση των κεφαλαίων της επιχείρησης κατανεμημένων σε ίδια και ξένα (δάνεια), με βάση τον αύξοντα από πάνω προς τα κάτω χαρακτήρα της απαίτησης τους από τους ιδιοκτήτες της. Στο ενεργητικό καταχωρείται σε διάφορες μορφές η απασχόληση των κεφαλαίων που εισέρευσαν στην επιχείρηση, με αύξουσα από πάνω προς τα κάτω σειρά ρευστοσιμότητας.

Ο ισολογισμός είναι μια στιγμιαία φωτογραφία που πληροφορεί για την χρηματιστική και περιουσιακή κατάσταση της επιχείρησης. Βεβαίως, ο όρος της στιγμιαίας φωτογραφίας μεγαλώνει κάπως από το γεγονός της προετοιμασίας του υλικού της φωτογραφίας στο διάστημα μιας ολόκληρου χρήσης. Επίσης, η σχηματισμός μιας ταινίας με την παράθεση σειράς διαδοχικών φωτογραφιών επιτρέπει την απεικόνιση της κίνησης, δηλαδή η συγκριτική παράθεση σειράς 3 έως 5 ισολογισμών, επιτρέπει την πληρέστερη αναπαράσταση της πολυετούς λειτουργίας της επιχείρησης.

Όλα τα μεγέθη του ισολογισμού όπως άλλωστε και ολόκληρης της λογιστικής καταχωρούνται εκφρασμένα στο ίδιο νόμισμα (δολάρια, ευρώ) και πάντα σε τρέχουσες αξίες. Παρά την ομοιογένεια, που εξασφαλίζει στον ισολογισμό εκ πρώτης όψεως η έκφραση των μεγεθών στο ίδιο νόμισμα, και παρά την σταθερότητα στην εμφάνιση των οικονομικών καταστάσεων που επιβάλλει ο Ν2190/1920, υφίσταται σοβαρή ετερογένεια. Προκαλείται από τη χρονική μεταβολή της αγοραστικής δύναμης του νομίσματος λόγω του πληθωρισμού και γίνεται αισθητή με την εγγραφή του ίδιου αγαθού σε διαφορετικές χρονικές περιόδους με διαφορετικές τιμές.

Το ενεργητικό υποδιαιρείται ανάλογα με τη διάρκεια απασχόλησης των κεφαλαίων στην επιχείρηση σε πάγιο (διάρκεια μεγαλύτερη του ενός έτους), και σε κυκλοφορούν (διάρκεια μικρότερη του ενός έτους). Το παθητικό παρουσιάζει διπλή υποδιαίρεση ανάλογα με την προέλευση των κεφαλαίων (ίδια και ξένα) και ανάλογα με τη διάρκεια διαθέσεως των κεφαλαίων από τις πηγές τους (διαρκή πλέον του έτους, και βραχυχρόνια κάτω του έτους).

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΠΑ- ΣΧΟΛΗΣΕΩΝ	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (Απασχολήσεις κεφαλαίων)	ΠΑΘΗΤΙΚΟ (Πηγές κεφαλαίων)	ΠΡΟΒΛΕΥΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ
	Αύξουσα ρευστοποιησιμότητα	Ανώματες ακινητοποιήσεις Ενώματες ακινητοποιήσεις Χρηματιστικές ακινητοποιήσεις	Μετοχικό κεφάλαιο Αποθεματικά Αποτελέσματα εις νέον Προβλέψεις για κινδύνους και έξοδα	Ίδια κεφάλαια Προβλέψεις	Ίδια κεφάλαια Διαφογή Κεφάλαια
Αύξουσα ρευστοποιησιμότητα	Αποθέματα Απαιτήσεις σχετικές με την εκμετάλλευση (πελά- τες, γραμμάτια...) ή άλλες. Χρεώγραφα (κινητές αξίες) Διαθέσιμα	Μακροπρόθεσμες, υποχρεώσεις (δάνεια) Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	Ξένα κεφάλαια Βραχυχρόνια Κεφάλαια	Διαφογή Κεφάλαια Βραχυχρόνια Κεφάλαια
Αύξουσα ρευστοποιησιμότητα	Μεταβατικοί λογαριασμοί	Μεταβατικοί λογαριασμοί		
	ΣΥΝΟΛΟΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΟΝ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ		

(Πηγή: "Χρηματοδότηση Επιχειρήσεων" Γ.Δασκάλου σελ.46)

6.4.2 Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως

Είναι η δεύτερη, μετά τον ισολογισμό υποχρεωτικής δημοσιευόμενη οικονομική κατάσταση στο τέλος της κάθε λογιστικής χρήσεως. Σύμπτυξη μικρών

κονδυλίων μπορεί να γίνει, αλλά πρέπει να επισημανθεί στο προσάρτημα του ισολογισμού.

Πρόκειται για πίνακα απλής εισόδου με δύο στήλες αριθμών που αντιστοιχούν στα μεγέθη του τέλους δύο διαδοχικών λογιστικών χρήσεων της τρεχούσης και της προηγούμενης.

Η κατάσταση αποτελεσμάτων απαρτίζεται από δύο κύρια μέρη κατά την κατακόρυφη διάταξή της. Το 1^ο αναλύει τα αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως και το 2^ο τα έκτακτα αποτελέσματα. Πρόκειται για το πρώτο δημοσίευμα με επεξηγηματικές διαστάσεις για τα αποτελέσματα, αφού συνοψίζει όλες τις κινήσεις εσόδων και εξόδων ολόκληρης της λογιστικής χρήσεως.

6.4.3 Ο πίνακας διαθέσεως αποτελεσμάτων

Είναι το τρίτο ετήσιο λογιστικό παραστατικό. Είναι ευνόητο ότι αυτός ο πίνακας καταρτίζεται όταν υπάρχουν αποτελέσματα προς διάθεση, και η κατάρτιση του γίνεται υποχρεωτικά κατά το πρότυπο του Ε.Γ.Λ.Σ.

Το πρώτο τμήμα (άνωτερο) εξυπηρετεί την κατανομή των αποτελεσμάτων, αν είναι κέρδη μεταξύ Κράτους (φόροι) και επιχειρήσεως. Στα καθαρά αποτελέσματα χρήσεως (κέρδη ή ζημιές) στα οποία κατέληξε η προηγούμενη κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως προστίθενται τα μεταφερόμενα υπόλοιπα προηγούμενων χρήσεων, οι ενδεχόμενες διαφορές φορολογικού ελέγχου προηγούμενων χρήσεων (θετικές ή αρνητικές) και τα ποσά των αποθεματικών κεφαλαίων που αποφασίστηκε να διανεμηθούν. Από το αλγεβρικό άθροισμα των προηγούμενων κονδυλίων, θα αφαιρεθούν όσοι φόροι δεν έχουν ενσωματωθεί στο λειτουργικό κόστος και στο υπόλοιπο, εφόσον είναι θετικό, θα υπολογιστούν οι νόμιμοι φόροι επί των κερδών. Η δυνατότητα φορολογίας κερδών σημαίνει ταυτόχρονη ύπαρξη διανεμητέου ποσού κερδών, ισόποσου τουλάχιστον προς τους φόρους στην περίπτωση φορολογικού συντελεστή κερδών 50%. Η εμφάνιση ζημιών κάνει υποχρεωτική την μεταφορά τους στην επόμενη χρήση.

Το δεύτερο τμήμα (κατώτερο) του πίνακα πληροφορεί για την διάθεση των κερδών μετά την φορολογία τους εντός της επιχείρησης και στους μετόχους της. Πρώτα εξυπηρετείται η ανάγκη συγκρότησης τακτικού αποθεματικού και ακολουθούν η ικανοποίηση των μετόχων με το πρώτο ή και πρόσθετο μέρος, η

δημιουργία πρόσθετων αποθεματικών (καταστατικού, ειδικών και εκτάκτων, αφορολόγητων), η πρόσθετη αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου και η ενδεχόμενη μεταφορά υπολοίπου κερδών στη νέα χρήση.

6.4.4 Η κατάσταση του Λογαριασμού Γενικής Εκμετάλλευσης

Η χρέωση του υποδείγματος του λογαριασμού περιλαμβάνει δύο μεγάλες ομάδες εγγραφών. Η πρώτη έχει σχέση με την κίνηση των αποθεμάτων από την αρχή μέχρι και την λήξη της χρήσεως, παρουσιάζοντας σε τρεις υποομάδες για αλγεβρική άθροιση τα αποθέματα ενάρξεως της χρήσεως, τις αγορές κατά την διάρκεια της χρήσεως και τα αποθέματα στο τέλος αυτής. Η άλλη μεγάλη ομάδα περιλαμβάνει όλα τα οργανικά έξοδα. Έτσι προκύπτει το συνολικό κόστος των εσόδων της χρήσεως, το οποίο, αφού διορθωθεί με την αφαίρεση της ιδιοπαραγωγής και τις βελτιώσεις παγίων, καταλήγει στο συνολικό κόστος των εσόδων της εκμεταλλεύσεως.

Στην πλευρά της πιστώσεως του λογαριασμού καταχωρούνται οι παντός είδους πωλήσεις αποθεμάτων (εμπορευμάτων και προϊόντων όλων των επιπέδων μεταποιήσεως, αναλωσίμων, ανταλλακτικών κλπ., καθώς και υπηρεσιών) και τα λοιπά οργανικά έσοδα (χρηματιστικά κ.ά.).

Η υπεροχή του συνόλου της πιστώσεως έναντι του συνολικού κόστους εσόδων δίδει το ύψος των κερδών εκμεταλλεύσεως (στην χρέωση), ενώ η υπεροχή του συνολικού κόστους εσόδων (χρέωση) επί του συνόλου των εσόδων (πίστωση), δίδει τις ζημίες εκμεταλλεύσεως (στην πίστωση). Αυτά τα αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως διασταυρώνονται με τα ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως της οικονομικής καταστάσεως του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως, για την οποία έγινε ήδη λόγος.

Σημειώνεται ότι ο λογαριασμός γενικής εκμεταλλεύσεως δίνει μία συγκεντρωτική εικόνα για το σύνολο εσόδων και εξόδων (το συνολικό κόστος των εσόδων, όπως το αποκαλεί), αλλά δεν δίνει αναλυτικά στοιχεία κόστους ανά προϊόν ή ομάδα προϊόντων. Την τελευταία ανάγκη καλύπτει η αναλυτική λογιστική εκμεταλλεύσεως.

6.4.5 Το Προσάρτημα του Ισολογισμού και των Αποτελεσμάτων Χρήσεως

Το προσάρτημα καταρτίζεται υποχρεωτικώς μόνον από τις οικονομικές μονάδες, για τις οποίες υπάρχει ειδική πρόβλεψη από την ισχύουσα νομοθεσία (π.χ. τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες χαρτοφυλακίου). Σ' αυτές τις περιπτώσεις προβλέπεται και ο τρόπος δημοσιότητας του προσαρτήματος (π.χ. δημοσίευση ή υποβολή σε αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες), ώστε να είναι προσιτό στους ενδιαφερομένους.

Συγκεντρώνει πάντως ένα πλήθος αξιόλογων πληροφοριών, για τις οποίες το ενδιαφέρον των στελεχών της χρηματοδοτήσεως επιχειρήσεων είναι εύλογο. Το ΠΔ 1123 απαριθμεί, χωρίς να είναι εξαντλητικό, 32 ομάδες πληροφοριών του προσαρτήματος. Ενδεικτικώς, σημειώνονται μερικοί τίτλοι περιεχομένων του προσαρτήματος:

- ♦ Μέθοδοι αποτιμήσεως στοιχείων οικονομικών καταστάσεων.
- ♦ Κανονικές αποσβέσεις παγίων και πρόσθετες, με βάση αναφερόμενες διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας.
- ♦ Διαφορές αποτιμήσεως αποθεμάτων.
- ♦ Στοιχεία συμμετοχών σε άλλες εταιρείες.
- ♦ Στοιχεία περί των ειδών, του αριθμού και της ονομαστικής αξίας των μετοχών.
- ♦ Πέραν της πενταετίας υποχρεώσεις και υποχρεώσεις που δεν εμφανίζονται στον ισολογισμό.
- ♦ Καθαρές πωλήσεις κατά δραστηριότητες και γεωγραφικές περιοχές.
- ♦ Στοιχεία για το απασχολούμενο προσωπικό.
- ♦ Διάφορες πληροφορίες περί των φόρων.
- ♦ Οι εγγυήσεις, που δεν εμφανίζονται στο παθητικό του ισολογισμού.
- ♦ Σημειώσεις για την συγκρισιμότητα των ισολογισμών κ.ο.κ.

6.5 Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες είναι επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου. Η ανάγκη ευρέσεως κεφαλαίων είναι πολύ μεγάλη είτε πρόκειται για ναυπήγηση πλοίου είτε για αγορά μεταχειρισμένου πλοίου.

Το κόστος για την αγορά ή ναυπήγηση πλοίου είναι υψηλό λόγω του κόστους πρώτων υλών, εργατικών καθώς και του υψηλού κόστους εξαρτημάτων και διαφόρων οργάνων του πλοίου. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία συνήθως συμμετέχει με ένα 20-30% ενώ το υπόλοιπο καλύπτεται από μακροπρόθεσμα δάνεια

Ανάλογα υψηλό κόστος έχουν και η επισκευές και συντήρηση του πλοίου, ειδικότερα πριν την ειδική επιθεώρηση που διενεργείται κάθε τέσσερα χρόνια. Σημαντικά είναι ωστόσο και τα τρέχοντα έξοδα της Ναυτιλιακής Εταιρείας γι' αυτό και συχνά μια Ναυτιλιακή Εταιρεία μπορεί να προσφύγει και σε δανεισμό κεφαλαίου κίνησης.

Οι πηγές χρηματοδότησης³³ μπορεί να είναι:

- Αυτοχρηματοδότηση, κατά την δημιουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης από τους εταίρους, σε περιπτώσεις υφιστάμενης επιχείρησης από κέρδη προηγούμενων χρήσεων
- Έκδοση μετοχών. Τρόπος που χρησιμοποιείται σε αναπτυσσόμενες βιομηχανικά χώρες στις οποίες μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να αντλήσει νέα κεφάλαια με την έκδοση νέων μετοχών.
- Εμπορικές τράπεζες. Αποτελούν την κύρια πηγή χρηματοδότησης της ναυτιλίας κύρια για μακροπρόθεσμο δανεισμό.
- Ναυπηγική βιομηχανία. Το φαινόμενο του διεθνούς ανταγωνισμού των ναυπηγικών χωρών οδήγησε στην παροχή ολοένα και ευνοϊκότερων όρων πληρωμής και τελικά στη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Έτσι στην μεταπολεμική περίοδο διάφορα ναυπηγεία δέχονταν παραγγελίες εάν η πλοιοκτήτρια είχε την δυνατότητα να πληρώσει στο ναυπηγείο κατά την διάρκεια ναυπήγησης του πλοίου το 20% της συμφωνηθείσας τιμής και εξόφληση μετά 8 χρόνια από την παράδοση του πλοίου.

³³ Γ. Βλάχος, «Ναυτιλιακής Οικονομική», σελ. 658-659

▪ Χρηματιστήριο.

Χρήση χρηματιστηρίου για άντληση κεφαλαίων αποτελεί σύγχρονο φαινόμενο για τη συγκεκριμένη βιομηχανία λόγω:

- Επιπτώσεις στο περιβάλλον από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων οδήγησαν σε αυξανόμενο ενδιαφέρον της κοινής γνώμης για τη ναυτιλία.
 - Όλο και αυξανόμενη ανάγκη των πλοιοκτητών για κεφάλαια.
 - Ο κλάδος θεωρείται υψηλού κινδύνου και απωθεί τους επενδυτές κυρίως λόγω των διακυμάνσεων των εσόδων ανάλογα με την επικρατούσα κατάσταση στη ναυλαγορά.
 - «Η αστάθεια της ναυτιλιακής αγοράς είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, δεδομένου ότι η εξαιρετικά ευκαιριακή φύση της ναυτιλίας, όσον αφορά στην επίτευξη κερδών, έρχεται σε αντίθεση με την επιδίωξη των επενδυτών να χρηματοδοτούν επιχειρήσεις που επιτυγχάνουν σταδιακή αύξηση κερδών κάθε χρόνο» Stokes (1992)
 - Δημόσιες προσφορές (IPOs) ιδιαίτερα ελκυστικές για άντληση κεφαλαίων αφού δεν δεσμεύουν την επιχείρηση και δεν έχουν τοκομερίδια ή τόκους κεφαλαίων.
- Leasing. Το leasing μπορεί να χαρακτηριστεί σαν το χρηματοδοτικό «εργαλείο» που για λόγους φορολογικούς και εξασφάλισης ο προμηθευτής διατηρεί την κυριότητα επί του πλοίου και επινοικιάζει πλοίο σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία έναντι αμοιβής.
- Η εκμίσθωση αφορά τη μεγαλύτερη ή ολόκληρη την οικονομική ζωή του πλοίου.
 - Η εκμίσθωση μπορεί να περιλαμβάνει ρήτρες αποζημίωσης σε περίπτωση που ο μισθωτής προβαίνει σε έκτακτες - εκτός των συμφωνηθέντων - καταβολές μειώνοντας τον χρόνο ισχύος του συμβολαίου.
 - Ο μισθωτής είναι υπεύθυνος για τις επισκευές, τις συντηρήσεις και τις ασφαλιστικές καλύψεις του πλοίου.
 - Κίνδυνοι που αφορούν τον πλοιοκτήτη όπως ναυάγιο, πρόκληση ζημιών σε άλλα πλοία ή σε λιμενικές εγκαταστάσεις, μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ατυχήματος ή απώλεια ανθρώπινης ζωής βαρύνουν με βάση τους συμβατικούς όρους τον μισθωτή.
 - Το πλοίο επιλέγεται από τον μισθωτή.
 - Μετά την λήξη της σύμβασης ο μισθωτής γίνεται κύριος του πλοίου.
 - Ο υπολογισμός των μισθωμάτων γίνεται με τρόπο αντίστοιχο με τον υπολογισμό των τοκοχρεολυσίων σε ένα τοκοχρεολυτικό δάνειο δηλαδή με τη μέθοδο της ράντας.

- Ιδιωτικές τοποθετήσεις.
- Αρκετά σημαντικό μέσο άντλησης κεφαλαίων για τους πλοιοκτήτες στις παγκόσμιες αγορές κεφαλαίων.
- Οργανώνονται από εμπορικούς ή χρηματοδοτικούς οίκους.
- Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των κεφαλαίων που προσφέρονται μέσω των ιδιωτικών τοποθετήσεων, κυρίως στις Η.Π.Α. είναι ότι δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κανονιστικών διατάξεων των US Securities και των Exchange Commissions (SEC). Οι πλοιοκτήτες μπορούν να επωφεληθούν από το μικρότερο κόστος κεφαλαίου αλλά και από τις μειωμένες απαιτήσεις - εξασφαλίσεις.
- Οι επενδυτές δεν είναι υπόλογοι σε κανέναν συνήθως υιοθετούν μακροπρόθεσμο επιχειρηματικό ορίζοντα και εστιάζονται στην επιτυχία της επιχείρησης, παρά στο γρήγορο κέρδος. Επειδή αναλαμβάνουν κινδύνους τόσο ειδικούς για την εταιρία όσο και κινδύνους αγοράς και δεν διαθέτουν τρόπους αντιστάθμισης των κινδύνων όπως εκείνοι που επενδύουν σε κοινές μετοχές θα πρέπει να ξέρουν τον κλάδο, να επιλέγουν προσεκτικά τις επιχειρήσεις στις οποίες επενδύουν και να παρακολουθούν από κοντά την απόδοσή τους.

6.6 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Δεδομένων με την χρήση των Αριθμοδεικτών

Κατά το Ε.Γ.Λ.Σ. «οι αριθμοδείκτες είναι σχέσεις που καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής θέσεως ή της αποδοτικότητας των διαφόρων τμημάτων ή ολοκληρών τομέων της οικονομικής μονάδας και σε τελική ανάλυση, της πραγματικής καταστάσεως ολόκληρης της οικονομικής μονάδας ή και γενικότερα του κλάδου στον οποίο ανήκει η μονάδα αυτή».

Ένας απλός αριθμοδείκτης είναι το πηλίκο μεταξύ δύο αριθμητικών μεγεθών (απλών ή ομαδοποιημένων), που συσχετίζονται με βάση κάποιο χαρακτηριστικό, ώστε ν' αποκτούν μία σχετική ομοιογένεια. Τα δύο μεγέθη ασφαλώς έχουν την σημασία τους, το καθένα χωριστά, αλλά ενδέχεται το πηλίκο τους ή η έκφραση του ενός σε ποσοστό επί τοις εκατόν του άλλου να αποκτήσει μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Οι περισσότεροι εκ των αριθμοδεικτών εκφράζονται σε ποσοστά επί τοις εκατόν (%), αλλά υπάρχουν και ορισμένοι, των οποίων το αποτέλεσμα εκφράζει νομισματικές μονάδες, ποσότητες προϊόντων, ημέρες ή ακόμη δύναται να είναι απλός αριθμός (πηλίκο).

Λόγω του πλήθους των μεγεθών της επιχειρήσεως είναι ευνόητο ότι μπορούν να υπολογισθούν άπειροι αριθμοδείκτες. Προέχει ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών που διαφωτίζουν για την διαχείριση της επιχειρήσεως στα τεθέντα πλαίσια από τον προηγούμενο ορισμό του Ε.Γ.Λ.Σ.

Είναι ανάγκη λοιπόν οι αριθμοδείκτες να καλύπτουν το σύνολο των ουσιαστών λειτουργιών της επιχειρήσεως και, επί πλέον, η χρήση και ερμηνεία τους να μην παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες.

Η εφαρμογή των αριθμοδεικτών έχει γενικευθεί στο σύνολο των δραστηριοτήτων και μεγεθών της επιχειρήσεως, διότι αποτελούν δείκτες της υφισταμένης καταστάσεως και της εφαρμοζόμενης διαχειρίσεως.

Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνουν οι χρηματιστικοί αριθμοδείκτες, διότι αυτοί επιτρέπουν την προσεγγιστική εκτίμηση των κινδύνων που αναλαμβάνει η επιχείρηση και συνεπώς δίδουν απάντηση σε διάφορα ερωτήματα των αμέσως ενδιαφερομένων για την επιχείρηση μερών (μέτοχοι, προμηθευτές, τραπεζίτες, εργαζόμενοι κ.ο.κ.).

Άλλωστε, η αφετηρία των αριθμοδεικτών τοποθετείται στις μελέτες του Alexander Wall, στελέχους της κεντρικής τραπεζής των Η.Π.Α. (Federal Reserve Board) στις πρώτες δεκαετίες του ΧΧ^{ου} αιώνα. Μετά την μεγάλη οικονομική κρίση του 1929 υιοθετήθηκαν από τους αμερικανούς τραπεζίτες ως κριτήρια επιλογής της πελατείας τους.

Στην σύγχρονη εποχή, όπου οι επιχειρήσεις έλαβαν τεράστιες διαστάσεις, οι αριθμοδείκτες αποτελούν ένα κοινό μέτρο συγκρίσεως. Είναι αδιανόητο πλέον η εκτίμηση της πορείας της επιχειρήσεως και ιδιαίτερος των χρηματιστικών υποθέσεων της να εγκαταλείπεται στην απλή εμπειρική αξιολόγηση και στους αυτοσχεδιασμούς της διοικήσεώς της.

Οι αριθμοδείκτες είναι εσωτερικοί, όταν αναφέρονται σε μία επιχείρηση, ή εξωτερικοί, όταν καλύπτουν πολλές επιχειρήσεις ή ολόκληρο κλάδο κλπ. Μπορεί να είναι τμηματικοί, όταν καλύπτουν μία δραστηριότητα και γενικοί ή καθολικοί, όταν καλύπτουν ολόκληρη την επιχείρηση. Μπορεί να είναι πραγματικοί, όταν στηρίζονται σε λογιστικά ή στατιστικά (απολογιστικά) στοιχεία, προϋπολογιστικοί, όταν αναφέρονται σε προεκτάσεις στοιχείων στο μέλλον και ιδανικοί, όταν καθορίζονται από μελέτες για ν' αποτελούν στόχους για τις επιχειρήσεις. Μπορεί να είναι εξατομικευμένοι, αναφερόμενοι σε μία επιχείρηση και μέσοι, όταν πληροφορούν για ομάδα επιχειρήσεων. Μπορεί να είναι στατικού χαρακτήρα, όταν προκύπτουν από στοιχεία του ισολογισμού (= η δομή της επιχειρήσεως σε δεδομένη στιγμή) και δυναμικού χαρακτήρα, όταν περιλαμβάνουν στοιχεία από τον λογαριασμό γενικής εκμεταλλεύσεως ή τον λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως. Κατατάσσονται επίσης σε αριθμοδείκτες δομής της επιχειρήσεως και αριθμοδείκτες λειτουργίας κ.ά.

Είναι ευνόητο ότι ισχύουν για τους αριθμοδείκτες οι κανόνες της ομοιογενείας, οι οποίοι άλλωστε επιβάλλεται να τηρούνται σε όλες τις αριθμητικές πράξεις. Αναλόγως των περιπτώσεων, τα στοιχεία πρέπει να εκφράζονται στις ίδιες μονάδες (ποσότητες, αξίες), ν' αναφέρονται στις ίδιες χρονικές περιόδους, να προκύπτουν με τις ίδιες τεχνικές μεθόδους υπολογισμού, να μην περιέχουν διαστρεβλωτικές τάσεις οφειλόμενες στον πληθωρισμό (να επισημαίνεται ή ν' αποφεύγεται ο συσχετισμός μεγεθών πολλών ετών πέραν των τριών με αυξημένο πληθωρισμό), σε μεταβολές συναλλαγματικών ισοτιμιών, σε εποχικές διακυμάνσεις κ.ο.κ.

Ως παράδειγμα μνημονεύεται η σχέση «Μέσο απόθεμα /Κύκλος εργασιών», η οποία είναι προβληματική, διότι τα μεν αποθέματα υπολογίζονται στην τιμή κόστους

αγοράς ή κόστους παραγωγής, ενώ ο κύκλος εργασιών περιλαμβάνει, πέρα από το κόστος, πρόσθετες επιβαρύνσεις και το κέρδος της επιχειρήσεως.

Βασικό κανόνα στην κατάρτιση ενός αριθμοδείκτη, σύμφωνα με το Ε.Γ.Λ.Σ., αποτελεί η τήρηση ευθείας αναλογίας μεταξύ αριθμοδείκτη και της καταστάσεως που απεικονίζει: Π.χ. Τον κανόνα εκπληρώνει η σχέση

$$\text{Ίδια κεφάλαια / Σύνολο υποχρεώσεων} = \frac{3,5\text{εκ.€}}{7,0\text{εκ.€}} = 0,5$$

$$\text{ή σε ευνοϊκότερη κατάσταση} \frac{4,2\text{εκ.€}}{7,0\text{εκ.€}} = 0,6$$

$$\text{Αντιθέτως, η αντιστροφή των κλασμάτων} \frac{7,0\text{εκ.€}}{3,5\text{εκ.€}} = 2 \text{ ή } \frac{7,0\text{εκ.€}}{4,2\text{εκ.€}} = 1,67$$

οδηγεί σε έκφραση της ευνοϊκότερης καταστάσεως με μικρότερο αριθμό, γεγονός που δυσχεραίνει την κατανόηση των εξελίξεων.

Οι αριθμοδείκτες εφαρμόζονται για πολλούς σκοπούς, όπως οι ακόλουθοι:

- Δίνουν συμπληρωματική αξία σε δύο μεμονωμένα μεγέθη δια του συσχετισμού τους, όπως π.χ. μεγέθη υποδομής από το ένα μέρος και μεγέθη αποτελεσμάτων από το άλλο μέρος.
- Προσφέρονται για συγκρίσεις στον χρόνο, δηλαδή παρακολουθείται η εξέλιξη ενός και του αυτού αριθμοδείκτη σε διαδοχικές χρήσεις της αυτής επιχειρήσεως.
- Προσφέρονται για συγκρίσεις στον χώρο, δηλαδή για συγκρίσεις μεταξύ διαφόρων επιχειρήσεων του αυτού κλάδου δραστηριοτήτων και προς ορισμένες τιμές, οι οποίες θεωρούνται ως οι πλέον ενδεδειγμένες.
- Συνοψίζουν την γενική εικόνα μιας επιχειρήσεως, δια της χρησιμοποίησεως μικρής σειράς συγκλινόντων αριθμοδεικτών (δραστηριότητα, συνέπειες επενδύσεων και χρηματοδοτήσεων, αποδόσεις, αποτέλεσμα).

Είναι ευνόητο ότι η χρησιμοποίηση και προ παντός η ερμηνεία των αριθμοδεικτών πρέπει να γίνονται με επιφυλάξεις και διερευνητικό πνεύμα.

Δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος, μικρός, αριθμός δεικτών που να καλύπτει πλήρως τις ανάγκες πληροφόρησης όλων των ενδιαφερομένων για την επιχείρηση, όπως η διοίκηση της, οι μέτοχοι, οι εργαζόμενοι, οι τραπεζίτες, το Κράτος κλπ. Χρησιμοποιούνται εκάστοτε οι δείκτες που φαίνεται να προσεγγίζουν καλύτερα το τιθέμενο πρόβλημα, υπό το φως πάντοτε της σχετικότητας της σημασίας τους.

Εφαρμογή:

Στο παράδειγμά μας έχουμε την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK Α.Ε.) και τις κυριότερες εταιρείες του κλάδου της³⁴.

Ποσά σε χιλ. €

	Κέρδη Προ Φόρων και Τόκων	Χρηματοδοτικά Μισθώματα	Τόκοι και Χρηματ/μικά Έξοδα	Ταμείο και Ισοδύναμα Ταμείου	Μακροπρ. Υποχρεώσεις	Σύνολο Υποχρεώσεων	Cash Flow
ANEK ΑΕ	23.380	-	13.294	6.931	284.674	361.091	6.522
ΜΙΝΩΑΝ ΑΕ	35.337	74	25.637	4.277	432.914	538.205	32.946
Ν.Ε.Λ. ΑΕ	(5.132)	-	6.473	8.468	105.406	145.722	(3.708)
HELLENIC SEAWAYS ΑΕ	8.599	-	3.086	11.116	63.119	105.913	19.297
BLUE STAR ΑΕ	1.783	142	1.355	8.915	2.698	420.644	141.907

³⁴ Τα δεδομένα της εφαρμογής βρίσκονται στις οικονομικές καταστάσεις των εταιριών στο παράρτημα

A) Καθαρός Δανειακός Δείκτης =

$$\frac{\text{Σύνολο Υποχρεώσεων} + \text{Μισθώματα} - \text{Ταμειακά διαθέσιμα}}{(\text{Αριθμός μετοχών}) \times (\text{Τιμή μετοχής}) + \text{Σύνολο υποχρ.} + \text{Μισθώματα} + \text{Ταμειακά διαθ.}}$$
$$= \frac{361.091 + 0 - 6.931}{(59.740) \times (1,61) + 36.091 + 0 - 6.931} = \frac{354.160}{450.341} = 0,79$$

Ο συγκεκριμένος δείκτης αποκαλύπτει την διάρθρωση της δομής των κεφαλαίων της επιχείρησης. Αν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος του 50%, δείχνει πως η επιχείρηση στηρίζεται περισσότερο στα ξένα κεφάλαια και λιγότερο στα ίδια κεφάλαια, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως η επιχείρηση έχει αρνητικές προοπτικές μελλοντικής εξέλιξης, αφού δεν υπερβαίνει το όριο της μονάδας ο συγκεκριμένος δείκτης.

Μειονέκτημα του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη είναι πως συνήθως (όπως και στο δικό μας παράδειγμα) δεν είναι εμφανή στις δημοσιεύμενες λογιστικές καταστάσεις τα έξοδα leasing, τα ενοίκια και το ύψος των χρεολυσίων, αν και επιβάλλεται οι επιχειρήσεις να δημοσιεύουν αυτές τις λεπτομέρειες στο προσάρτημα που όμως, ούτε αυτό δημοσιεύεται στις εφημερίδες. Πολλές από τις υποχρεώσεις αυτές αναφέρονται στην έκθεση των ορκωτών ελεγκτών.

B) Δείκτης Κάλυψης Τόκων =
$$\frac{\text{Κέρδη προ φόρων}}{\text{Έξοδα τόκων}}$$

$$\text{ANEK AE} = \frac{23.380}{13.294} = 1,76$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{35.337}{25.637} = 1,38$$

$$\text{N.E.Λ. AE} = \frac{-5.132}{6.473} = -0,79$$

$$\text{HELLENIC SEAWAYS AE} = \frac{8.599}{3.086} = 2,79$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{1.783}{1.355} = 1,32$$

Γ) Προσαρμοσμένος Δείκτης Κάλυψης Τόκων =

$$\frac{\text{Κέρδη προ φόρων} + \text{Μισθώματα}}{\text{Έξοδα τόκων} + \text{Μισθώματα}}$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{35.337 + 74}{25.637 + 74} = 1,38$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{1.783 + 142}{1.355 + 142} = 1,29$$

Οι δύο παραπάνω δείκτες απεικονίζουν τη σχέση των κερδών προ φόρων και τόκων με τα χρηματοοικονομικά έξοδα της χρήσης. Μια υγιής επιχείρηση έχει πηλίκιο μεγαλύτερο της μονάδας. (Παρατηρούμε πως η Ν.Ε.Λ. ΑΕ λόγω Ζημιών χρήσης έχει χαμηλό δείκτη). Χρησιμοποιούνται στην εκτίμηση της δυνατότητας της επιχείρησης να δημιουργεί αρκετά έσοδα για να μπορεί να πληρώνει έξοδα τα οποία έχουν νομική ή ουσιαστική προτεραιότητα.

Δ) Δείκτης Μακροπρόθεσμης Δανειακής Επιβάρυνσης =

$$\frac{\text{Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}{\text{Σύνολο Υποχρεώσεων}}$$

$$\text{ANEK AE} = \frac{284.674}{361.091} = 0,79$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{432.914}{538.205} = 0,80$$

$$\text{N.E.L. AE} = \frac{105.406}{145.722} = 0,72$$

$$\text{HELLENIC SEAWAYS AE} = \frac{63.119}{105.913} = 0,6$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{2.698}{420.644} = 0,006$$

Ε)	Δείκτης	Κάλυψης	Δανειακής	Επιβάρυνσης:=
	Σύνολο Υποχρεώσεων			
	Βραχ.υποχρ.+ Μακροπροθ.υποχρ.+ Ίδια Κεφάλαια			

$$\text{ANEK AE} = \frac{361.091}{440.503} = 0,82$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{538.205}{787.117} = 0,68$$

$$\text{N.E.Λ. AE} = \frac{145.722}{171.394} = 0,85$$

$$\text{HELLENIC SEAWAYS AE} = \frac{105.913}{310.400} = 0,34$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{420.644}{603.170} = 0,70$$

Οι δύο παραπάνω δείκτες δείχνουν τη σχέση Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων και Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων και ξένων με ίδιων κεφαλαίων, και συγκεκριμένα το επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης (και πάνω από τη μονάδα), τόσο υποχρεωμένη είναι η επιχείρηση. Χρησιμεύουν οι παραπάνω δείκτες σαν άμεση ένδειξη της υποχρέωσης της επιχείρησης με ξένα κεφάλαια και χρησιμοποιείται πιο πολύ από τους δανειστές της επιχείρησης, για να εκτιμήσουν το βαθμό ασφάλειας που τους εξασφαλίζουν τα ίδια κεφάλαια, αλλά και από την διοίκηση και τους μετόχους της εταιρείας, για να διαπιστώσουν το επίπεδο στο οποίο έχει φτάσει η χρήση κεφαλαιακής μόχλευσης.

$$\text{ΣΤ) Δείκτης Ειδικής Ρευστότητας:} = \frac{\text{Cash Flow}}{\text{Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

$$\text{ANEK AE} = \frac{6.522}{284.674} = 0,02$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{32.946}{432.914} = 0,07$$

$$\text{N.E.Λ. AE} = \frac{-3.708}{105.406} = -0,04$$

$$\text{HELLENIC SEAWAYS AE} = \frac{19.297}{63.117} = 0,3$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{141.907}{2.698} = 52,5$$

$$\text{Ζ) Δείκτης Αποδοτικότητας Ρευστών:} = \frac{\text{Cash Flow}}{\text{Σύνολο Υποχρεώσεων}}$$

$$\text{ANEK AE} = \frac{6.522}{361.091} = 0,01$$

$$\text{MINΩAN AE} = \frac{32.946}{538.205} = 0,06$$

$$\text{N.E.Λ. AE} = \frac{-3.708}{145.722} = -0,03$$

$$\text{HELLENIC SEAWAYS AE} = \frac{19.297}{105.913} = 0,2$$

$$\text{BLUE STAR AE} = \frac{141.907}{420.644} = 0,34$$

Οι παραπάνω δύο αριθμοδείκτες απεικονίζουν τον ρυθμό ετήσιας επάρκειας των διαθέσιμων χρηματικών ταμειακών ροών στο να καλύπτει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της επιχείρησης.

6.7 Φορολογία Ναυτιλιακών Εταιρειών

Διεθνώς εφαρμόζονται τρεις τρόποι φορολόγησης των Ναυτιλιακών Εταιρειών.

1. Επιβολή φόρου στις ακαθάριστες προσόδους που προέρχονται από την εκμετάλλευση πλοίου ή πλοίων με την χρησιμοποίηση διαφόρων συντελεστών, ανάλογα με την μορφή ναύλωσης
2. Φορολογία επί των καθαρών κερδών εκμετάλλευσης
3. Επιβολή φόρου σε κάθε πλοίο χωριστά, κατά κόρο ολικής ή καθαρής χωρητικότητας ή σπανιότερα κατά τόνο νεκρού βάρους, με βάση μια κλίμακα που συνδέεται με την ηλικία του πλοίου και άλλα κριτήρια.

Ο πιο δίκαιος τρόπος φορολόγησης είναι ο δεύτερος που αφορά την συνολική δραστηριότητα της επιχείρησης κι ο φόρος επιβάλλεται πάνω στα καθαρά κέρδη.

Ο απλούστερος τρόπος είναι ο τρίτος σύμφωνα με τον οποίο παίρνεται υπόψη, η επίσημη καταμέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου και βάσει μιας καθορισμένης κλίμακας επιβάλλεται ο φόρος. Παρόλα αυτά ο φόρος σε αυτή την περίπτωση δεν είναι πάντα αντιπροσωπευτικός των εσόδων μιας επιχείρησης. Αν για παράδειγμα η επιχείρηση παρουσιάσει ζημιές θα καταβάλει και πάλι φόρο κάτι που δεν θα συνέβαινε αν εφαρμόζονταν φορολογία επί των κερδών. Ανάλογα αν μια Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει υπερκέρδη, η φορολογία παραμένει ίδια.

Η φορολογία βάσει των ακαθάριστων προσόδων είναι εξαιρετικά πολύπλοκη για την επιχείρηση και επιβάλλεται πάνω στα συνολικά έσοδα της επιχείρησης, χωρίς να ενδιαφέρεται για το πραγματικό οικονομικό αποτέλεσμα που σημειώνει η Ναυτιλιακή Εταιρεία³⁵. Στην Ελλάδα σύμφωνα με τον Νόμο 27/1975, εφαρμόζεται η φορολογία επί της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου. Σε φορολογία υποχρεούνται τα πλοία που έχουν Ελληνική σημαία (αυτό γιατί μπορεί σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία κάποια πλοία της να είναι νηολογημένα στην Ελληνική Σημαία, και κάποια σε ξένη σημαία).

Τα πλοία βάσει του Νόμου 27/1975 κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες και ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν εφαρμόζεται διαφορετικός τρόπος φορολόγησης.

³⁵ Ιωάννη Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.30-31

Εφαρμογή φορολογίας πλοίου πρώτης κατηγορίας³⁶

Ο φόρος για κάθε πλοίο Α κατηγορίας που νηολογείται με Ελληνική Σημαία μετά από την 22/04/1975 υπολογίζεται σε \$ με βάση την ηλικία του πλοίου και την ολική του χωρητικότητα σε κόρους με βάση τον παρακάτω πίνακα:

Ηλικία πλοίου	Συντελεστές, US Dollars/KOX*	Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	συντελεστές
0-4	0,53	100-10000	1,2
5-9	0,95	10001-20000	1,1
10-19	0,93	20001-40000	1,0
20-29	0,88	40001-80000	0,9
30 και άνω	0,68	80001 και άνω	0,8

Πηγή (<http://www.taxheaven.gr>)

*ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΕΝΑ 4% ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

Έστω φορτηγό πλοίο 80.000 KOX παραδόθηκε προς εμπορική εκμετάλλευση στις 02/04/1994, πόσο φορολογήθηκε το 2002;

Μέχρι το τέλος του 1994 το πλοίο θεωρείται μηδενικής ηλικίας. Η ηλικία του αρχίζει να μετράει από 01/01/1995 άρα το 2002 η ηλικία του πλοίου είναι 8 έτη.

Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται ως εξής:

ΒΑΣΕΙ ΚΛΙΜΑΚΙΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ

$$10.000 \times 1,2 = 12.000$$

$$10.000 \times 1,1 = 11.000$$

$$20.000 \times 1 = 20.000$$

$$40.000 \times 0,9 = 36.000$$

$$\text{Σύνολο: } 79.000$$

Ο συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας υπολογίζεται ως εξής:

Ο νόμος 27 ισχύει από το 1975. Η προσαύξηση κατά 4% αρχίζει από το έτος 1976. Από το 1976 έως το 2002 είναι 27 χρόνια. Η ετήσια προσαύξηση με βάση τον πίνακα θα είναι $0,95 \times 4\% = 0,038$. Άρα για τα 27 χρόνια που εφαρμόζεται ο Νόμος θα έχουμε συνολικές προσαυξήσεις $27 \times 0,038 = 1,026$

Άρα ο συντελεστής θα είναι $0,95 + 1,026 = 1,976$

³⁶ Κων/νος Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ 33-47

Επομένως το ποσό φορολόγησης θα είναι $79.000 \times 1,976 = 156.104\text{\$}$

Εφαρμογή φορολογίας πλοίων Β Κατηγορίας³⁷

Στην δεύτερη κατηγορία πλοίων λαμβάνεται υπόψη ο παρακάτω πίνακας:

Κλιμάκιο σε ΚΟΧ	Φορολογικός Συντ. Κλιμακίου €/ΚΟΧ	Φόρος κλιμακίου σε €	ΣΥΝΟΛΟ	
			Χωρητικότητας σε ΚΟΧ	Ετησίου φόρου σε €
20	0,58	11,6(20X0,58)	20	11,6
30	0,67	20,1(30X0,67)	50	31,7
50	0,76	38 (50X,76)	100	69,7

Πηγή (<http://www.taxheaven.gr>)

Για τους ΚΟΧ πέραν των πρώτων 100, ο φόρος καθορίζεται στις 0,90€ ανά ΚΟΧ.

Έστω ένα πλοίο Β κατηγορίας 42.000 ΚΟΧ, τι φόρο θα πληρώσει σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα.

Για τους πρώτους 100 κόρους θα καταβάλει 69,7€ ενώ για τους υπόλοιπους $41.900 \times 0,90 = 37.710\text{€}$

³⁷Κων/νος Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική» Κεφ2, σελ 33-47

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μία Ναυτιλιακή Εταιρεία λειτουργεί ως οικονομική μονάδα που έχει σαν σκοπό την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης μία Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει ως αντικείμενο των εργασιών της το πλοίο, είτε σαν πλοιοκτήτης είτε σαν εφοπλιστής, και γενικότερα μπορεί να εκμεταλλεύεται ή και να διαχειρίζεται δικά της ή και ξένης ιδιοκτησίας πλοία.

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες μπορούν να μελετηθούν από δύο διοικητικές πλευρές. Από την μία υπάρχει η κεντρική διοίκηση της επιχείρησης και από την άλλη η διοίκηση του κάθε πλοίου³⁸.

Η κεντρική διοίκηση λαμβάνει αποφάσεις για την αγοραπωλησία πλοίων, για το κλείσιμο συμφωνιών (ναύλου), για την εξεύρεση κεφαλαίων και την διαχείρισή τους, για την επιλογή των πλοίων που θα αγοραστούν, θα πωληθούν, θα αποσυρθούν κλπ. Παρακολουθεί την ναυλαγορά, τον ασφαλιστικό τομέα και γενικά διεθνείς εξελίξεις. Είναι υπεύθυνη για το προσωπικό των γραφείων και την επάνδρωση των πλοίων, για τις επισκευές (τρόπο, χρόνο και τόπο επισκευής) και για τα εφόδια και υλικά που χρειάζονται. Ελέγχει του πράκτορες που η Ναυτιλιακή Εταιρεία έχει ορίσει στα διάφορα λιμάνια, διεκδικεί απαιτήσεις από ναυλωτές, ασφαλιστές κλπ. Είναι υπεύθυνη για τις σχέσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας με άλλες επιχειρήσεις και παράγοντες.³⁹

Στην διοίκηση ενός πλοίου τον κρισιμότερο ρόλο έχει ο πλοίαρχος. Είναι ο επί κεφαλής του πλοίου και του πληρώματος, συγκεντρώνει δε πολλές εξουσίες και δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις, γι αυτό απαιτείται να έχει τόσο ατομικά χαρίσματα όσο και πολλές γνώσεις.

³⁸ Μιχάλης Κοτίτσας, «Λογιστική διαχείριση και οικονομικά της Ναυτιλίας» Κεφ. 2, σελ 42-43

³⁹ Ι. Χαλέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.20-22

Μια Ναυτιλιακή Εταιρεία χρησιμοποιεί στις δραστηριότητες της, την ναυτιλιακή λογιστική. Οι αντικειμενικοί σκοποί της Ναυτιλιακής Λογιστικής δεν μπορεί να διαφέρουν από τους αντίστοιχους της λογιστικής των άλλων εταιρειών όπως αναφέρουμε παραπάνω. Συνεπώς ο προσδιορισμός, η παρακολούθηση και ο έλεγχος της οικονομικής καταστάσεως της Ναυτιλιακής Εταιρείας, του ναυτιλιακού κόστους και του μερικού ή ολικού αποτελέσματος περιλαμβάνονται μεταξύ των αντικειμενικών σκοπών της ναυτιλιακής λογιστικής.

Η Ναυτιλιακή λογιστική, είναι ο ειδικός κλάδος της Λογιστικής ο οποίος ασχολείται με τις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις κάθε μορφής. Έχει επομένως σαν αντικείμενο το πλοίο το οποίο εκτελεί μεταφορά με σκοπό το κέρδος και προσπαθεί να προσαρμόσει τις αρχές της Γενικής Λογιστικής στα προβλήματα τα οποία σχετίζονται με την εκμετάλλευσή του ⁴⁰.

Πιο αναλυτικά:

- Παρακολουθεί τις συναλλαγές με τους τρίτους (πράκτορες, προμηθευτές κλπ)
- Συγκεντρώνει τα έσοδα κατά μορφή εκμετάλλευσης (κατά ταξίδι ή χρονοναύλωση)
- Προσδιορίζει το αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση του κάθε πλοίου χωριστά
- Προσδιορίζει το τελικό αποτέλεσμα της Ναυτιλιακής Επιχείρησης
- Καταρτίζει τις οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμό και αποτελέσματα χρήσεως)
- Διενεργεί εσωτερικό διαχειριστικό έλεγχο

⁴⁰ Κων/νος Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική» σελ. 17

Οι κυριότερες αντιστοιχίες λογαριασμών στην Γενική Λογιστική των κοινών Εταιρειών και της Ναυτιλιακής Λογιστικής των Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι⁴¹:

Κοινές Εταιρείες

Λογ/σμός 17	.....(κενός)
Λογ/σμός 30	.....Πελάτες
Λογ/σμός 31	.....Γραμμάτια Εισπρακτέα
Λογ/σμός 32	.....Παραγγελίες στο Εξωτερικό
Λογ/σμός 34	.....Χρεόγραφα
Λογ/σμός 50	.....Προμηθευτές
Λογ/σμός 51	.....Γραμμάτια Πληρωτέα
Λογ/σμός 52	..... Τράπεζες - Λογ/μοί Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων
Λογ/σμός 53	.....Πιστωτές Διάφοροι
Λογ/σμός 55	..... Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
Λογ/σμός 58	..... Περιοδικής κατανομής
Λογ/σμός 70	..... Πωλήσεις

Ναυτιλιακές Εταιρείες

Λογ/σμός 17	.....Πλοίο
Λογ/σμός 30	.....Ναυλωτές
Λογ/σμός 31	.....Πράκτορες
Λογ/σμός 32	.....Ασφαλιστές Ασφ/κές ή απαιτήσεις
Λογ/σμός 34	.....Λογαριασμός Πλοιάρχου
Λογ/σμός 50	.....Ασφαλιστές
Λογ/σμός 51	.....Κατασκευαστές και επισκευαστές
Λογ/σμός 52	.....Προμηθευτές
Λογ/σμός 53	.....Πιστωτές Διάφοροι
Λογ/σμός 55	..... Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
Λογ/σμός 58	..... Περιοδικής κατανομής
Λογ/σμός 70	.....Ναύλοι και Μισθώματα

⁴¹ Καούνης Δ. “Ελληνικό Λογιστικό Σχέδιο Τόμος Α” (Σύγχρονη Εκδοτική)

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να αναφέρουμε συνοπτικά τις κυριότερες λειτουργίες λογιστικών εφαρμογών σε μία Ναυτιλιακή Εταιρεία:

Κατά την απόκτηση κυριότητας πρέπει να υπάρχει λογιστική απεικόνιση του γεγονότος, άσχετα αν η παράδοση του πλοίου δεν γίνει ταυτόχρονα. Η αξία που εμφανίζεται απεικονίζει την αξία του κόστους κατασκευής μέχρι το χρόνο απόκτησης της κυριότητας του πλοίου και λογιστικά χρησιμοποιούνται μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού και παθητικού⁴².

Οι λογαριασμοί που λειτουργούν συνήθως είναι οι:

- 15. Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων
- 36. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού
- 56. Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού
- 51. Κατασκευαστές και επισκευαστές
- 17. Πλοία
- 67. Έξοδα ναυπήγησης πλοίου.

Η λογιστική μεταχείριση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου προσομοιάζει με την αντίστοιχη μεταχείριση που γίνεται από μια εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση κατά την απόκτηση παγίου στοιχείου.

Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” είναι αντίστοιχος του λογαριασμού “Πελάτες” της λογιστικής των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων. Ο λογαριασμός “Ναυλωτές” είναι δυνατόν να λειτουργήσει ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών λογαριασμών για κάθε ναυλωτή αλλά και για κάθε ταξίδι ή χρονοναύλωση, δίνοντας έτσι την δυνατότητα καλύτερης παρακολούθησης και εξατομίκευσης των εσόδων (ναύλου ή μισθώματος) κατά εκμεταλλευόμενο πλοίο⁴³.

⁴² Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 163-165

⁴³ Κ. Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ. 177-180

Ο λογαριασμός “Πράκτορες” χρεώνεται με τα εμβάσματα που στέλνει η Ναυτιλιακή Εταιρεία, με εισπράξεις που κάνει ο πράκτορας για λογαριασμό της Ναυτιλιακής Εταιρείας, με εμβάσματα που στέλνει η Ναυτιλιακή Εταιρεία προς εξόφληση ταξιδιού όταν τα έξοδα υπερβαίνουν τα εμβάσματα που έχει ήδη στείλει η Ναυτιλιακή Εταιρεία και πιστώνεται με το σύνολο των δαπανών που πλήρωσε για λογαριασμό του πλοίου (λιμενικά έξοδα, αγορά εφοδίων κλπ) με βάση τον αναλυτικό λογαριασμό εξόδων τον οποίο αποστέλλει στην Ναυτιλιακή Εταιρεία, με την αμοιβή του πράκτορα, και με το ποσό του εμβάσματός το οποίο στέλνει ο πράκτορας για τακτοποίηση του λογαριασμού του, όταν τα έξοδα που πραγματοποίησε ήταν μικρότερα από τα εμβάσματα που πήρε από την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ο λογαριασμός “Ασφαλιστές” θεωρείται λογαριασμός ενεργητικού για την περίπτωση που αφορά απαιτήσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας, από ζημιές που καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Αντίστοιχα για τις υποχρεώσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς υπάρχει ο λογαριασμός 62 του παθητικού “Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεων”.

Ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στην διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας. Για το σκοπό αυτό εισπράττει διάφορα χρηματικά ποσά είτε απευθείας από την επιχείρηση είτε μέσω τρίτων προσώπων τα οποία έχουν σχέση με την επιχείρηση (πράκτορες, ναυλωτές κ.α.).

Η λειτουργία των λογαριασμών προβλέψεων είναι αναγκαία σε μια Ναυτιλιακή Εταιρεία, γιατί το πλοίο διενεργεί οικονομικές πράξεις σε όλη την υδρόγειο και τα δικαιολογητικά φθάνουν πολλές φορές στο λογιστήριο την επόμενη χρήση. Ακόμα πολλές οικονομικές πράξεις ενώ γίνονται γνωστές στο λογιστήριο από το λογαριασμό του πλοιάρχου, δεν είναι γνωστό το ακριβές ύψος τους, όπως συμβαίνει με τους πράκτορες που καθυστερούν την εκκαθάριση των λογαριασμών.

Ο Λογαριασμός “Ασφαλιστές” απεικονίζει τις υποχρεώσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας που προέρχονται από αμοτεροβαρείς συμβάσεις για ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων που διατρέχει το πλοίο.

επισκευές, ή άλλες τεχνικές επιχειρήσεις που επισκευάζουν ή κατασκευάζουν διάφορα μέρη ή όργανα του πλοίου.

Ο Λογαριασμός “Κατασκευαστές και Επισκευαστές” περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις της Ναυτιλιακής Εταιρείας στα διάφορα ναυπηγεία ή άλλες επιχειρήσεις από τις κατασκευές ή επισκευές πλοίων. Λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός με ειδικούς τα ναυπηγεία στα οποία γίνονται κατασκευές και επισκευές, ή άλλες τεχνικές επιχειρήσεις που επισκευάζουν ή κατασκευάζουν διάφορα μέρη ή όργανα του πλοίου.

Η λειτουργία του “Λογαριασμού Περιοδικής Κατανομής” αποβλέπει στη διευκόλυνση της εξαγωγής βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων, ιδίως όταν δεν λειτουργεί η αναλυτική λογιστική εκμετάλλευσης (κοστολόγηση ανά ταξίδι).

Επίσης μπορούμε να πούμε πως τα έξοδα και τα έσοδα μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας αποτελούν σημαντικό παράγοντα ενασχόλησης της λογιστικής. Η διάκριση των δαπανών του πλοίου είναι πολύ σημαντική γιατί δίνει την δυνατότητα για εν μέρει πρόβλεψη, των εξόδων ενός ταξιδιού.

Τέλος οι κυριότερες οικονομικές καταστάσεις μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας όπως και μίας κοινής εταιρείας είναι:

- Ο Ισολογισμός
- Η κατάσταση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως
- Ο πίνακας διαθέσεως αποτελεσμάτων
- Η κατάσταση του Λογαριασμού Γενικής Εκμετάλλευσης
- Το Προσάρτημα του Ισολογισμού και των Αποτελεσμάτων.

Παράλληλα η Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Δεδομένων με την χρήση των Αριθμοδεικτών βρίσκει όπως είδαμε στο 6^ο Κεφάλαιο της εργασίας, εφαρμογή και στις Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Συνεπώς και σύμφωνα με τα παραπάνω αναλύσαμε σε αυτήν την εργασία στους σημαντικότερους λογαριασμούς μίας Ναυτιλιακής Εταιρείας καθώς και έγινε προσπάθεια, όσο το δυνατόν, μελέτης των κυριότερων λογιστικών και χρηματοοικονομικών δραστηριοτήτων της.

Για το λόγο αυτό παρουσιάστηκαν παραδείγματα λογιστικής πρακτικής όπως εγγραφές απόκτησης πλοίου, εγγραφές σε περίπτωση ναυλώσεως ενός πλοίου, εφαρμογές που χρησιμοποιείται ο λογαριασμός των πρακτόρων, ο λογαριασμός των ασφαλιστών, ο λογαριασμός του πλοιάρχου (με πλήρη ανάλυση του), όπως επίσης και για τους λογαριασμούς μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

Επίσης παρουσιάζεται παράδειγμα διαχωρισμού δαπανών και προσδιορισμού κέρδους ταξιδιού, όπως επίσης και παράδειγμα εφαρμογής αριθμοδεικτών σε ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες με παρουσίαση στο παράρτημα, των χρηματοοικονομικών τους καταστάσεων από τις οποίες ελήφθησαν τα δεδομένα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και οι απαιτήσεις των διεθνών ρυθμίσεων για την ναυτιλία αύξησαν τις ανάγκες για εξειδικευμένους και πολύπλευρα καταρτισμένους ναυτιλιακούς οικονομολόγους με γνώσεις τις λογιστικής που χρησιμοποιείται από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Μια Ναυτιλιακή Εταιρεία όπως και μία κοινή Εταιρεία σε αυτόν τον χρηματοοικονομικό λαβύρινθο της εποχής μας χρειάζεται μια συνεχώς εξελισσόμενη και δυναμική λογιστική αντιμετώπιση των προβλημάτων της.

Η επιχείρηση έχει ανάγκη της λογιστικής. Η λογιστική αποτελεί μέθοδο καταχώρησης των λογιστικών γεγονότων, δηλαδή μέθοδο καταγραφής αυτών.

Η εξέταση των λογιστικών προβλημάτων των Ναυτιλιακών Εταιρειών, όπως και η προσέγγιση στη λύση αυτών, επιχειρήθηκε στην εργασία αυτή, παράλληλα με μια πρακτική ανάλυση των ειδικών εννοιών που εμπλέκονται μοιραία στο κύκλωμα των Ναυτιλιακών Εταιρειών και η γνώση των οποίων είναι απαραίτητη. Λαμβάνοντας επίσης υπ' όψιν πως το νομικό και φορολογικό καθεστώς, μέσα στο οποίο κινείται η Ναυτιλιακή Εταιρεία, αναπτύσσεται διαρκώς και εντός του πλαισίου των αναγκών της λογιστικής.

Δεν υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές στο είδος και στην έκταση των λογαριασμών που τηρούνται στην Ναυτιλιακή Λογιστική σε σχέση με τους άλλους κλάδους της λογιστικής (τραπεζική, ξενοδοχειακή, γενική). Οι διαφορές εντοπίζονται στην ιδιομορφία ορισμένων συναλλαγών της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η τεχνική των συναλλαγών αυτών, η διοίκηση και η διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελούν ιδιαίτερο κλάδο της Ναυτιλιακής Οικονομίας.

Εύχομαι η διπλωματική εργασία αυτή, να φανεί χρήσιμη στον κάθε αναγνώστη που ενδιαφέρεται να μελετήσει την επιστήμη της λογιστικής στο πλαίσιο εφαρμογής της από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες και να δώσει το έναυσμα για περαιτέρω εμβάθυνση στον συγκεκριμένο τομέα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ. “Ναυτιλιακή Οικονομική” (J&J Hellas)
- Βλάχος Γ. “Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον” (Εκδόσεις Σταμούλη)
- Βούλγαρη Ε. “Γενική Λογιστική” (Σύγχρονη Εκδοτική)
- Γουλιέλμος Α. “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων” (Εκδόσεις Σταμούλη)
- Δασκάλου Γ. “Χρηματοδότηση Επιχειρήσεων” (Σύγχρονη Εκδοτική)
- Emery, Finnerty, Stowe. “Corporate Financial Management” (Pearson)
- Καούνης Δ. “Ελληνικό Λογιστικό Σχέδιο Τόμος Α” (Σύγχρονη Εκδοτική)
- Καρδακάρης Κ. “Ναυτιλιακή Λογιστική” (Εκδόσεις Έλλην)
- Κιόχος Π. “Χρηματοδότηση Επιχειρήσεων” (Σύγχρονη Εκδοτική)
- Κοντάκος Α. “Γενική Λογιστική” (Εκδόσεις Έλλην)
- Κοντάκος Α. – Παπασπύρου Α. “Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων” (Εκδόσεις Έλλην)
- Κοτίτσας Μ. “Λογιστική διαχείριση & οικονομικά της Ναυτιλίας” (Εκδόσεις Ίων)
- Μηλιώτη Ε.. “Οικονομοτεχνικές Μελέτες” (Σύγχρονη Εκδοτική)
- Ροδοςθένης Μ.. “Οργάνωση Λογιστηρίου” (Εκδόσεις Interbooks)
- Σταματόπουλος Δ., Καραβοκύρης Α. “Θέματα Λογιστικών Βιβλίων” (Εκδόσεις Σάκουλας)
- Πρωτοψάλτης Ν. “Γενική & Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων” (Εκδόσεις Σταμούλη)
- ΦΕΚ Α’ 283, ΠΔ 1123/1980: Περί ορισμού του περιεχομένου και του χρόνου έναρξης της προαιρετικής εφαρμογής του Γενικού Λογιστικού Σχεδίου.
- Χολέβας Ι. “Ναυτιλιακή Λογιστική” (Σύγχρονη Εκδοτική)

ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- www.anek.gr
- www.bluestarferries.gr
- www.economics.gr
- www.hellenicseaways.gr
- www.logistis.gr
- www.minoanlines.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.nel.gr
- www.taxheaven.gr (forum)
- www.yen.gr

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΓΜΑΤΟΣ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΩΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2005 ΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2005

(Σχηματισμό βάσει του Ν. 2190, Άρθρο 123 για συμπλήρωση των συντάσεων ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, σύμφωνα με τη μεθ. κατά το Δ.Μ.Υ.)

Τα παραπάνω στοιχεία και πληροφορίες επισημαίνονται με μία γενική απόφαση για την απομείωση υπόλοιπων και το απαλλοτρίωση της Βουλγαρίας, Ελλάδας, Λαβίας Α.Ε. Ο απομείωση που αφορά το αντίστοιχο απομείωση είναι της οικονομικής βάσης και των μεταβλητών της, είναι οι εξισωτικές πράξεις στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που προέβλεπε το Δελτίο Λογιστικό Πρότυπο καθώς και στην Κατάσταση Εργαίων του Οργανισμού Ελεγκτικής Αρχής. Ελεγκτικό μέρος το οποίο είναι τα απομείωση διακρίσεων της έσοδα, επισημαίνονται με ένα κόκκινο χρώμα.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Αξιολογηθείς Έξοδα Έπαισης	Εξαερίωση Βαζούλας 5, Ηρώδης 61100
Αριθμός Μητρώου Αναλογιστικής Έπαισης	1240056/050544
Αριθμός Ημερησίου	Υπουργείο Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Επαισης, Διεύθυνση Ανταγωνισμού Έπαισης και Πίστεως
Σύστημα Διασποράς Στοιχείων	Λογιστική Έπαισης, Αναλογιστική Βουλγαρίας, Λογιστική Ζώνης, Συναλλαγές Καρβόνης, Ηλεκτρική Κατανάλωση, Ομαδικές Παιδαγωγικές
Μεταγραφικό Έγγραφο της Έπαισης Οικονομικών Καταστάσεων (ανά τις οποίες εντάχθηκαν τα οικονομικά στοιχεία)	26/12/2005
Οργανισμός Ελεγκτικής Αρχής	Επιτελικός Οργανισμός (Α.Μ. Ε.Ο. Ε.Α. 18373)
Ελεγκτική Έπαιση	Οργανισμός Ελεγκτικής Αρχής Έπαισης Α.Ε.
Τύπος Ισοζυγίου, ελάχιστων ελεγκτικών	Με σύμβαση γνώμης
Διεύθυνση Διακρίσεων Έπαισης	www.nel.gr

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ (ανά τα επόμενα έτη)	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ ΠΟΡΩΝ ΧΡΗΣΗΣ (ανά τα επόμενα έτη)
--	--

	31.12.2005	31.12.2004	01.01.2005-31.12.2005	01.01.2004-31.12.2004
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ				
Άθροισμα περιουσιακών στοιχείων	146.714.524,22	153.823.937,28	-12.670.313,31	-7.042.808,74
Απόθεμα	363.000,88	518.081,58		
Απομείωση από μείωση	6.631.793,27	7.539.320,10		
Από μείωση επενδυτικού	17.685.515,78	4.573.357,23		
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	171.786.827,13	166.454.896,19		
ΠΑΘΗΤΙΚΑ				
Παροχές εργαζομένων	105.406.720,43	113.621.305,57		
Προβλεπόμενες τραπεζικές υποχρεώσεις	15.056.400,49	15.122.748,47		
Απομείωση χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων	25.299.747,18	21.904.095,86		
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΩΝ (α + β)	145.762.868,10	147.648.151,90		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ (ανά τα επόμενα έτη)				
	01.01.2005-31.12.2005	01.01.2004-31.12.2004		
Σύνολο Κέρδη Έπαισης	18.887.816,50	48.333.654,51	0,00	0,00
Μείωση κέρδη / (ζημία)	1.594.243,48	5.571.621,16	-1.573.197,73	-60.257,29
Κέρδη / (ζημία) από φέρον, χρηματοοικονομικά, απομείωση αποτελεσμάτων και απομείωση	1.032.011,64	6.425.554,60	113.237,48	1.094.232,21
Κέρδη / (ζημία) από φέρον, χρηματοοικονομικά και απομείωση αποτελεσμάτων	5.132.701,48	174.426,48	4.337,50	5.804,38
Κέρδη / (ζημία) από φέρον, χρηματοοικονομικά και απομείωση αποτελεσμάτων	-12.670.313,31	-7.042.908,74	2.222,10	3.640,00
Μείωση φέρον	0,00	0,00		
Κέρδη / (ζημία) μετά από φέρον, σύνολο	-12.670.313,31	-7.042.908,74		
ΚΑΤΑΝΕΜΕΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
Μείωση Έπαισης	-12.670.313,31	-7.042.908,74		
Κέρδη μετά από φέρον, σύνολο με μείωση - βάσει (α) + (β)	0,00	0,00		
Προβλεπόμενα κέρδη από μείωση - (α) + (β)	0,00	0,00		

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ ΚΑΘΑΡΩΣ ΘΕΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ (ανά τα επόμενα έτη)	31.12.2005	31.12.2004	01.01.2005-31.12.2005	01.01.2004-31.12.2004
Καθαρά έσοδα έπαισης χρήσεων (1.01.2005 και 1.01.2004 αντίστοιχα)	18.885.805,19	25.480.793,93		
Κέρδη / (ζημία) της φέρον, σύνολο	-12.670.313,31	-7.042.908,74		
6.715.491,88	18.437.885,18			
Αύξηση / (μείωση) Μεταφοράς Κερμάτων	19.121.670,10	0,00		
Απομείωση κερμάτων (κέρδη)	0,00	0,00		
Απομείωση Αύξησης Μεταφοράς Κερμάτων	-185.513,93	0,00		
Απομείωση / (αύξηση) άλλων μετρήσιμων	0,00	0,00		
Καθαρά έσοδα έπαισης (31.12.2005 και 31.12.2004 αντίστοιχα)	25.673.824,05	18.437.885,18		

ΠΡΟΒΛΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΩΦΟΡΕΣ

- Εάν των οποίων της Έπαισης έχουν πραγματοποιηθεί και υφιστάμενες υποχρεώσεις ποσού USD 82.330.000 και Έσοδο 267.300.380 για εξισωτικές τραπεζικές διακρίσεις που είναι το υπόλοιπο την 31/12/2005 ήταν Έσοδο 557.206,98
- Η Έπαιση έχει κλειστεί φορολογικά έσοδα και την χρήση 1999 και ως τα τέλη οι φορολογικές υποχρεώσεις δεν έχουν καταστεί οριστικές
- Ο αριθμός των απομειωμένων οικονομικών στοιχείων και βάσει των 31/12/2005 ήταν 228 άτομα
- Ο κύκλος εργασιών Έσοδο 38.887.816,50 αναφέρεται από κατηγορία οικονομικών δραστηριοτήτων (ΣΤΑΧ04 91) ως έσοδο: 911,0 Έσοδο από διάφορες και τεχνολογικές μεταφορές Έσοδο 36.853.727,49 και 553,1 Έσοδο από υπηρεσίες Έσοδο 2.084.086,00
- Συναλλαγές της Έπαισης με απομειωμένα μέλη Έσοδο από εργαζομένους € 18.433,34 και υπόλοιπο από απομείωση € 38.671,40 με την εταιρεία ΤΙ ΔΙΚΗ ΘΕΡΜΙΣ ΝΕ.
- Έσοδο εντός της χρήσης του 2005 αύξηση μετρήσιμων κερμάτων (Έσοδο 19.121.670,10 περιλαμβανομένων κέρδη Έσοδο 185.513,93 με Αύξηση Γενικής Συνέλευσης 10/7/2005) και μείωση (απομείωση) κερμάτων Έσοδο 23.262.224,72
- Αύξηση Γενικής Συνέλευσης 10/7/2005) με τρέχον διαχωριστικό κέρδη από Έσοδο 11.534.926,30 διαχωριστικό με 183.246.821 κοινά οικονομικά μετρήσιμα έσοδα 0,30 και έσοδα. Η μείωση άσκησης που διακρίθηκε (από 24/11/2005 έως 01/12/2005 και η περυσιακή της μείωση την 01/12/2005. Η διαχωριστική των νέων μετρήσιμων (63.739.567) στο Χρηματοοικονομικό Απομείωση Έσοδο την 30/11/2005.
- Δεν υπάρχουν απεικονιστικές πράξεις κατά της Έπαισης για τις οποίες να υπάρχει πιθανότητα μείωσης από των οικονομικών καταστάσεων.

Ημερομηνία 28 Μαΐου 2006

Ο Γενικός Διευθυντής	Ο Διευθυντής Στοιχείων	Ο Προϊστάμενος Οικονομικών Υπηρεσιών
Ιωάννης Σπυρόπουλος	Ανδρέας Βασιλειάδης	Βασίλειος Παπαγεωργίου
Α.Τ. 1 780178	Α.Τ. 1 686232	Α.Τ. 2 167790



ΜΙΝΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Αριθμ. Μητρώου Α.Ε. 11314/06/8/86/13
Αριθμ. Μητρώου Εταιρείας 21/12/2009
Αριθμ. Μητρώου Εταιρείας 21/12/2009

Στοιχεία οικονομικών ετησικών και πληροφοριών της χρήσης από 1 Ιανουάριο 2005 έως 31 Δεκεμβρίου 2005 (επιβεβαιωμένο λόγω του ν.2190, άρθρο 136 για επιχειρήσεις που ανήκουν στην κατηγορία εταιρειών οικονομικά καταστάσεων, οικονομικών και με, κατά το Δ.Α.Τ.)

Το παρόντα στοιχεία και πληροφορίες σχετίζονται με μια γενική εικόνα για την οικονομική κατάσταση και το αποτέλεσμα της Α.Ν.Ε. ΜΙΝΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ο οικονομικός που διαβιβάζεται στο αντίστοιχο διάγραμμα είναι της οικονομικής διάρκειας και των αποτελεσμάτων της πρώτης με εξαίρεση πρόβλεψη στην ετήσια οικονομική κατάσταση που προβάλλεται στο Δ.Α.Τ. Η λογιστική Τρόπος και τα έσοδα ελλείψει του Ορισμού Ελληνική Λογιστική. Ενδεικτικά μπορεί να ανατρέξει στη διαδίκτυο της στο διεύθυνση www.minolam.gr, όπου αναρτώνται τα εν λόγω στοιχεία.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία	
	31/12/2005	31/12/2004	31/12/2005	31/12/2004
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Επιμελητή				
Εξόχως				
Μετόχους				
Καθητήριος				
Ε				

ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ

Ισολογισμός της 31ης Δεκεμβρίου 2005 - 21η Εταιρική χρήση
ΑΡΙΘΜ. Μ. 1

ΠΕΡΓΗΤΙΚΟ

B. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ	Ποσό κλειόμενης χρήσεως 2005			Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2004		
	Αξία κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναμ. αξία	Αξία κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναμ. αξία
1. Έξοδα ιδρύσεως και πρώτες εγκαταστάσεως	144.119,30	144.119,30	0,00	144.119,30	144.119,30	0,00
2. Συνολογισμικές διαφορές δανείων για κτήσεις πάγιων στοιχείων	7.816.948,24	6.415.315,17	1.401.633,07	7.816.948,24	5.714.498,63	2.102.449,61
3. Τόκοι δανείων κατασκευαστικής περιόδου	1.563.306,67	312.861,33	1.250.645,34	697.440,17	0,00	697.440,17
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	2.793.240,77	2.262.360,80	530.879,97	2.112.442,15	1.978.891,91	133.550,24
	<u>12.317.614,38</u>	<u>9.134.456,60</u>	<u>3.183.158,38</u>	<u>10.770.949,86</u>	<u>7.837.509,84</u>	<u>2.933.440,01</u>
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
I. Ακίνητα						
5. Ακίνητα ακινητοποιήσεις	1.173.309,47	1.153.381,18	19.928,29	1.151.166,92	1.151.166,92	0,00
5. Ακίνητα ακινητοποιήσεις	1.173.309,47	1.153.381,18	19.928,29	1.151.166,92	1.151.166,92	0,00
II. Ενσώματα ακινητοποιήσεις						
3. Κτίρια και τεχνικά έργα	940.235,66	658.111,84	282.123,82	940.235,66	575.579,11	364.656,55
4. Μηχανήματα - Τεχνικές εγκαταστάσεις	69.214,52	53.588,96	15.625,56	69.214,52	43.676,71	25.537,81
4. Λοιπά μηχανολογικά εξοπλισμός	103.749,19	87.597,98	16.151,21	103.749,19	73.771,97	29.977,22
5. Μεταφορικά μέσα	347.437.615,37	103.638.048,41	243.799.566,96	325.277.115,33	133.154.404,70	192.122.710,63
5α. Πλωτά μέσα	2.990.577,28	2.773.257,84	217.319,44	3.039.745,19	2.654.877,97	384.867,22
6. Έπιπλα και λοιπά εξοπλισμός	3.765.773,84	0,00	3.765.773,84	43.905.872,40	0,00	43.905.872,40
7. Ακινητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές	355.307.165,86	107.210.605,03	248.096.560,83	373.335.932,29	136.502.310,46	236.833.621,83
	<u>356.480.475,33</u>	<u>108.363.986,21</u>	<u>248.116.489,12</u>	<u>374.487.099,21</u>	<u>137.653.477,38</u>	<u>236.833.621,83</u>
Σύνολο ακινητοποιήσεων (Γ+ΓII)						
III. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις		19.606.000,00			5.555.000,00	
1. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις		937.234,48	18.668.765,52		894.477,29	4.660.522,25
Μειον. Προβλέψεις για υποτιμήσεις			11.000,00			11.000,00
2. Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις			48.462,47			50.634,44
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			18.728.227,99			4.711.552,61
			<u>18.728.227,99</u>			<u>4.711.552,61</u>
Σύνολο πάγιου ενεργητικού (Γ+ΓII+ΓIII)			<u>266.844.717,11</u>			<u>241.544.778,44</u>
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
I. Αποθέματα						
1. Εμπορεύματα			31.527,96			46.091,25
4. Πρώτες και βοηθητικές ύλες - Αναλώσιμα υλικά - Ανταλλακτικά και είδη ανασκευασίας			1.111.932,23			657.461,77
			<u>1.143.460,19</u>			<u>703.552,99</u>
II. Απαιτήσεις						
1. Πελάτες			3.075.205,36			4.889.425,03
3α. Επιταγές εισπρακτέες (μεταχρονολογημένες)			2.353.399,66			9.682.382,63
5. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων			4.690.067,49			240.873,33
6. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά λοιπών συμμετοχικών ενδιαφερόντων επιχειρήσεων			156.601,48			229.969,44
9. Δεσμευμένοι λογαριασμοί καταθέσεων			368.503,43			1.282.950,33
10. Επισφαλείς - Επίδομα πελάτες και χρεώστες	10.585.880,08				3.445.846,73	
Μειον. Προβλέψεις	7.008.574,54		3.577.305,54		3.034.122,15	411.724,44
11. Χρεώστες διάφοροι			2.674.339,45			9.896.357,44
12. Λογαριασμοί διακερισεως προκαταβολών και πιστώσεων			10.851,11			8.510,22
			<u>16.906.273,52</u>			<u>26.642.193,33</u>
III. Χρέη άρφα						
1. Μετοχές	27.282.641,89				30.720.825,22	
Μειον. Προβλέψεις	19.797.603,78		7.485.038,11		23.674.694,38	
			<u>7.485.038,11</u>			<u>7.046.130,84</u>
IV. Διαθέσιμα			17.064,66			16.466,55
1. Ταμείο			11.099.577,94			17.468.887,77
3. Καταθέσεις όψεως και προθεσμίας			11.116.642,60			17.485.353,78
			<u>36.651.414,42</u>			<u>51.877.230,00</u>
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (Δ+ΔII+ΔIII+ΔIV)						
Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ						
1. Έξοδα επομένων χρήσεων			3.566.774,98			5.019.768,88
2. Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα			154.169,82			1.643,33
			<u>3.720.944,80</u>			<u>5.021.412,21</u>
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (B+Γ+Δ+Ε)			<u>310.400.234,71</u>			<u>301.376.861,68</u>
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΥ						
1. Αλληλάρια περιουσιακά στοιχεία			5,00			5,00
2. Χρεωστικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών			462.306.246,49			449.179.197,44
3. Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις			684.008,00			714.008,00
4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως			0,00			33.042,55
			<u>462.390.259,49</u>			<u>449.926.252,99</u>

Επισημώσεις: 1. Στην παρούσα χρήση χαρακτηρίσθηκαν ως επισφαλείς απαιτήσεις πελάτες συνολικού ποσού ύψους € 428.645,56, οι οποίοι συμπεριλήφθηκαν στο κονδύλι «Επισφαλείς - Επίδομα και χρεώστες». Για το ποσό αυτό πραγματοποιήθηκαν, στην παρούσα χρήση, ισόποση πρόβλεψη σε βάρος των αποτελεσμάτων της χρήσεως. Πέραν αυτού, στην παρούσα χρήση, έλαβαν χώρα πιστώσεις από, χαρακτηρισμό τους κατά τις προηγούμενες χρήσεις, επισφαλείς πελάτες συνολικού ύψους € 395.072,98, το οποίο ποσό καταχωρήθηκε ως έσοδο από χρησιμοποίησες προβλέψεις σε άλλα αποτελέσματα της χρήσεως.

2. Το κονδύλι έκτακτες ζημιές των αποτελεσμάτων χρήσεως αφορά τη συνολική ζημία που προέκυψε από πωλήσεις πλοίων, ενώ τα αντίστοιχα κέρδη απεικονίζονται στα έκτακτα κέρδη.

3. Σε ορισμένα πλοία της εταιρείας έχουν εγγραφεί νομικές υποθήκες συνολικής ποσού ύψους € 445.578.000,00 σε ασφαδεια τραπεζικών δανείων υπολοίπου την 31/12/2005 ποσού ύψους € 86.870.015,32.

4. Από τις αγωγές τρίτων, σε βάρος της εταιρείας, λόγω του ναυαγίου του πλοίου Ε/Τ - Ο/Τ ΕΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, σύμφωνα με τη Νομική Υπηρεσία, αλλά και τις μέχρι σήμερα ενδεδειγμένες υποθέσεις, δεν προβλέπεται να υπάρξουν επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της εταιρείας λόγω ασφαλιστικών καθήκοντων.

ΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

αριόρι 2005 - 31 Δεκεμβρίου 2005)

2/Β/86/850

ΠΑΒΗΤΙΚΟ

Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

1. Κεφάλαιο μετακόμ (77.615.000 μετοχές των 2,50 €)

	Ποσό κλειομένης χρέωσης 2005		Ποσό προηγούμενης χρέωσης 2004
1. Καταβλημένο	<u>194.037.500,00</u>		<u>194.037.500,00</u>
	<u>194.037.500,00</u>		<u>194.037.500,00</u>

II. Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτο

1. Καταβλημένο	<u>9.375.668,16</u>		<u>9.375.668,16</u>
	<u>9.375.668,16</u>		<u>9.375.668,16</u>

III. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επικυρηγήςεις

επενδύσεων - Διαρκές παγίων

1. Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας συμμετοχικών και κρογοράων	45.793,58		45.793,58
--	-----------	--	-----------

3. Επικυρηγήςεις επενδύσεων πάγιοι ενεργητικοί Μέσων: Αποσβέσεις	61.514,92	61.514,92		61.514,92	0,00
	<u>61.514,92</u>	<u>0,00</u>		<u>61.514,92</u>	<u>0,00</u>
	<u>45.793,58</u>			<u>45.793,58</u>	

IV. Αποθεματικά κεφάλαιο

1. Τοκικό αποθεματικό	652.502,75		652.502,75
-----------------------	------------	--	------------

4. Έκτακτα αποθεματικά	1.401.992,76		1.401.992,76
------------------------	--------------	--	--------------

5. Αφορολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων	832.972,48		832.972,48
	<u>2.887.467,99</u>		<u>2.887.467,99</u>

V. Αποτελέσματα εις νέο

Υπόλοιπο κερδών χρέωσης εις νέο	2.002.907,51		[7.058.931,89]
---------------------------------	--------------	--	----------------

Υπόλοιπο ζημιών προηγούμενων χρέωσης	<u>[6.209.114,45]</u>		<u>849.817,44</u>
	<u>[4.206.206,94]</u>		<u>[6.209.114,45]</u>
	<u>202.140.222,79</u>		<u>200.137.315,26</u>

Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (AI+AII+AIII+AIIV+AV)

B. ΠΡΟΒΛΗΦΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ

2. Λοιπές προβλέψεις	<u>1.223.091,92</u>		<u>912,50</u>
	<u>1.223.091,92</u>		<u>912,50</u>

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

2. Δάνεια Τραπεζών	<u>63.119.563,89</u>		<u>59.583.651,68</u>
	<u>63.119.563,89</u>		<u>59.583.651,68</u>

II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

1. Προμηθευτές	8.932.710,79		6.059.964,34
----------------	--------------	--	--------------

2α. Επιταγές πληρωτέες (μεταχρονολογημένες)	488.545,38		1.200.375,19
---	------------	--	--------------

3. Τράπεζες / Άσμοι βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	12.900.000,00		12.800.000,00
--	---------------	--	---------------

4. Προκαταβλητές πελατών	105.893,04		206.800,51
--------------------------	------------	--	------------

5. Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη	1.569.520,96		1.418.690,89
----------------------------------	--------------	--	--------------

6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	986.896,84		1.219.430,75
----------------------------	------------	--	--------------

7. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	10.950.451,43		9.368.349,16
--	---------------	--	--------------

8. Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	4.509.791,56		4.492.838,96
---	--------------	--	--------------

10. Μερήματα πληρωτέα	191.026,60		215.797,30
-----------------------	------------	--	------------

11. Πιστωτές διάφοροι	<u>2.259.115,20</u>		<u>2.328.725,28</u>
	<u>42.793.951,80</u>		<u>39.310.972,38</u>
	<u>105.913.515,69</u>		<u>98.894.624,06</u>

Σύνολο υποχρεώσεων (ΓI+ΓII)

Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΒΗΤΙΚΟΥ

1. Έσοδα επομένων χρέωσεων	576.695,52		1.437.762,86
----------------------------	------------	--	--------------

2. Έξοδα χρέωσης δουληγμένης	<u>546.708,79</u>		<u>906.246,71</u>
	<u>1.123.404,31</u>		<u>3.344.009,57</u>
	<u>310.400.234,71</u>		<u>301.376.861,41</u>

ΤΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΒΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ

1. Διακρίσιμα αλληλίων περιουσιακών στοιχεία	5,00		5,00
--	------	--	------

2. Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών	462.306.246,49		449.179.197,96
---	----------------	--	----------------

3. Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις	684.008,00		714.008,00
---	------------	--	------------

4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως	<u>0,00</u>		<u>33.042,00</u>
	<u>462.990.259,49</u>		<u>449.926.252,96</u>

5. Εν όψει της επικείμενης εφαρμογής από τη μητρική εταιρεία των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας θα προτείνει την έγκριση εφαρμογής τους στην προσεχή Τριμηνιαία Γενική Συνέλευση των μετόχων σύμφωνα με το άρθρ. 134 Κ.Ν. 2190/1920), οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου (ΧΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΚΑΡΠΟ Ν.Ε. και TRAILER SHIPPING COMPANY LTD) πρόσθεσαν στην αναπροσαρμογή της λογιστικής αξίας των τριών πλοίων Ro-Ro ηλοιοκτοσίας τους (NAVE TRAILER και CIELO TRAILER της ΧΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΚΑΡΠΟ Ν.Ε. και OCEAN TRAILER της TRAILER SHIPPING) στα εδύολες αγοραίες αξίες τους κατά την 30/6/2005 στη βάση εκτιμήσεων δύο ανεξάρτητων εκτιμητών. Από τις αναπροσαρμογές αυτές προέκυψε συνολική υπεραξία € 7.853 εκασ., ήτοι € 4,478 εκασ. σε αξία της ΧΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΚΑΡΠΟ Ν.Ε. η οποία καταχωρήθηκε ως έκτακτο έσοδο δεδομένου ότι ανέστρεψε μέρος προηγούμενης υποτίμησης της αξίας των πλοίων αυτών που είχε καταχωρηθεί ως έξοδα σε στα προηγούμενη χρήση (επιπλέον αποσβέσεις χρέωσης 2001) και € 3,375 εκασ. στην TRAILER SHIPPING η οποία επίσης καταχωρήθηκε ως έκτακτο έσοδο λόγω του υπολογισμού της ετήσιας απόσβεσης του πλοίου επί της αναπροσαρμοσμένης αξίας του σε όλο τον υπολειπόμενο χρόνο της ωφέλιμης ζωής του. 6. Με απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της 24/6/2005 όλησες η επένδυση της εταιρείας από ΕΛΛΑΔΗ ΦΑΛΗΓΚΗ ΝΤΟΘΩΝΙΣ Α.Ν.Ε. σε ΧΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ Α.Ν.Ε. 7. Η εταιρεία έχει ελεγχθεί φορολογικά έως και τη χρήση 1999. Εξ αυτού του γεγονότος οι φορολογημένες υποχρεώσεις των χρέωσεων 2000 - 2005 δεν έχουν καταστεί οριστικές.

Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων Χρήσεως 31ης Δεκεμβρίου 2005 (1η Ιανουαρίου - 31η Δεκεμβρίου 2005)

Ποσό κλεισμένης χρήσεως 2005

Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2004

I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως					
Κόστος εργασιών (πωλήσεις)		127.400.903,93			122.917.722,82
Μείον: Κόστος πωλήσεων		<u>103.026.062,32</u>			<u>102.755.665,52</u>
Μικτά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως		24.374.841,61			20.162.057,30
Πλέον: 1. Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως		<u>276.728,69</u>			<u>298.101,76</u>
Σύνολο		24.651.570,30			20.460.159,06
Μείον: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	7.181.112,18			7.483.828,23	
3. Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	13.324.537,90			12.317.169,04	
4. Έξοδα λειτουργίας παραγωγής μη καταλογηθέντα (κόστος υποαποσχολήσεως-αδράνησις)	<u>672.252,17</u>	<u>21.177.902,25</u>		<u>825.658,09</u>	<u>20.626.655,36</u>
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως		3.473.668,05			(166.496,30)
Πλέον:					
1. Έσοδα συμμεταχών	4.050.100,00			0,00	
2. Έσοδα χρεογράφων	327.948,77			153.517,63	
3. Κέρδη πωλήσεως συμμεταχών & χρεογράφων	438.801,88			34.909,37	
4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα	<u>308.391,88</u>			<u>1.029.964,12</u>	
	5.125.242,53			1.218.391,12	
Μείον:					
1. Προβλέψεις υπατιμ. συμμ. & χρεογρ.	74.938,98		546.913,13		
2. Έξοδα & ζημιές συμμεταχών & χρεογράφων	11.223,25		103.749,57		
3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	<u>3.086.377,34</u>	<u>3.172.539,57</u>	<u>1.952.702,96</u>	<u>2.461.859,43</u>	<u>3.112.522,13</u>
			5.426.371,01		(2.060.627,31)
Θλιβά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως					
II. ΠΛΕΟΝ : Έκτακτα αποτελέσματα					
1. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα	2.293.610,19			917.544,12	
2. Έκτακτα κέρδη	40.526,01			9.231,73	
3. Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	193.100,79			447.706,66	
4. Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων	<u>2.715.474,76</u>			<u>857.911,65</u>	
	5.242.711,69			2.232.394,16	
Μείον:					
1. Έκτακτα και ανόργανα έξοδα	1.724.841,50		1.005.962,76		
2. Έκτακτες ζημιές	587.167,96		4.099.882,65		
3. Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	1.144.872,98		1.847.769,02		
4. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	<u>5.207.481,88</u>	<u>8.664.364,32</u>	<u>[3.421.652,63]</u>	<u>277.084,31</u>	<u>7.230.698,74</u>
			2.004.718,38		(4.999.304,58)
Όργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη)					(7.058.931,89)
ΜΕΙΟΝ:					
Σύνολο αποσβέσεων πάγιων στοιχείων	9.138.400,94			8.909.554,22	
Μείον: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	<u>9.138.400,94</u>		<u>0,00</u>	<u>8.909.554,22</u>	<u>0,00</u>
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων			<u>2.004.718,38</u>		<u>(7.058.931,89)</u>

Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων

Ποσό κλεισμένης χρήσεως 2005

Ποσό προηγ.
χρήσεως 2004

Καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) χρήσεως	2.004.718,38			(7.058.931,89)
Μείον: Υπόλοιπο αποτελεσμάτων (ζημιών) προηγούμενων χρήσεων	<u>(6.209.114,45)</u>			<u>849.817,44</u>
Σύνολο	(4.204.396,07)			(6.209.114,45)
Πλέον: 1. Φόρος Εισοδήματος	<u>(1.810,87)</u>			<u>0,00</u>
Υπόλοιπα ζημιών	<u>(4.206.206,94)</u>			<u>(6.209.114,45)</u>

Πειραιός, 2 Μαρτίου 2006

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ.
Κωνσταντίνος Κληρονόμος
ΑΔΤ Κ 980430

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Γεράσιμος Στριντζής
ΑΔΤ Α 072802

Ο Οικονομικός Διευθυντής
Νικόλαος Αργμός
ΑΔΤ Γ 622772

Ο Προϊστάμενος του Λογιστηρίου
Σωκράτης Κοκόλης
ΑΔΤ Δ 937470

