



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΗΠΕΙΡΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

---

ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΧΑΤΖΗΛΑΖΑΡΙΔΟΥ ΑΛΕΞΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2015

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	1
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
1.ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	10
1.2. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	10
1.2. Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	13
2. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	17
2.1. ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.....	17
2.2. BLUE STAR FERRIES-ΑΤΤΙΚΑ.....	18
2.3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ.....	20
2.4. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.....	21
3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ.....	24
3.1. Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	24
3.2. ΔΙΕΘΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ.....	24
3.3. ΕΓΓΡΑΦΕΣ.....	25
3.3.1. ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΩΣ Ε.Λ.Π. ΜΕ Δ.Λ.Π.....	25
3.3.2. ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	31
4.ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ.....	35
4.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ.....	35
4.1.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	35
4.1.2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	35
4.1.3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	37
4.1.4. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ.....	38
4.2.2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	43
4.2.3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	48
4.2.4. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ.....	55
5.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ.....	60
5.1.ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	60
5.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	60
5.1.2 ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	63
5.1.3. ΒΑΘΜΟΣ ΠΑΓΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ.....	65
5.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	68
5.2.1. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΕΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ.....	68
5.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ.....	71
5.2.3. ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ.....	74
5.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	77

5.3.1. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	77
5.3.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ Ή ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	89
5.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ .....	95
5.4.1. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ & ΕΠΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ.....	95
5.4.2.ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΓΙΩΝ .....	98
5.4.3. ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ).....	101
5.4.4. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ .....	104
6. ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	107
6.1. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ .....	107
6.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ.....	107
6.2. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	107
6.2.1. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ.....	107
6.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΕΛΑΤΕΣ.....	107
6.3.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	108
6.3.1. ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ.....	108
6.3.2. ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ .....	108
6.4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ .....	109
6.4.1. ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ).....	109
6.4.2. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ .....	109
6.4.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΓΙΩΝ .....	110
6.4.4. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ .....	110
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	111

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την παρούσα πτυχιακή εργασία μου δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Διακομιχάλη Μιχαήλ κυρίως για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, καθώς και για τη σωστή και έγκαιρη καθοδήγηση του, του οποίου η βοήθεια κατέστη σημαντικός παράγοντας στη πραγματοποίηση της συγκεκριμένης εργασίας.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Παναγιώτη Κωνσταντόπουλο, ο οποίος είναι υπεύθυνος IFRS Reporting της ναυτιλιακής εταιρείας Α.Ν.Ε.Κ., για την βοήθεια και το χρόνο που μου παρείχε.

*Χατζηλαζαρίδου Αλεξία*

**«Έχουμε γη και πατρίδα όταν έχουμε  
πλοία και θάλασσα»**

**Ηρόδοτος**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ

Για την καλύτερη κατανόηση του κειμένου παραθέτουμε τις παρακάτω συντομογραφίες

A.N.E.K.	Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης
N.E.Λ.	Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου
A.E.	Ανώνυμη Εταιρεία
g.t.	gross tonnage
d.w.t.	deadweight tonnage
E.E.E.	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
X.A.A.	Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών
ISM	International Safety Management
ISPS	International Ship and Port Facility Security
ISO	International Organization for Standardization
HACCP	Hazard Analysis & Critical Control Points
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
Ro - Ro	Roll on/Roll off
Ro - Pax	Roll on/ Roll off passenger
A.N.E.	Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία
S.A.	Societe Anonyme
E.Γ.Λ.Σ.	Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο
Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π.	Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα – Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης
N.	Νόμος
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
I.X.	Ιδιωτικής Χρήσης
P & I	Protection and Indemnity

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία αποτελεί μια προσπάθεια εφαρμογής της ανάλυσης των λογιστικών καταστάσεων σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και πιο συγκεκριμένα της A.N.E.K. Lines (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης A.E.), της Attica Group A.E. Συμμετοχών (Attica A.E. Συμμετοχών) μέσω της θυγατρικής εταιρείας Blue Star Ferries (Blue Star Ferries S.A. ), της NEL Lines (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου A.E.) και της MINOAN Lines (Μινωικές Γραμμές A.N.E.) οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών του συγκεκριμένου κλάδου και δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα κατά την τελευταία δεκαετία και πιο συγκεκριμένα από το 2005 έως το 2014.

Οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στη συγκεκριμένη εργασία σχετικά με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις προέρχονται από τις επίσημες ιστοσελίδες που διατηρούν, ενώ τα οικονομικά τους στοιχεία έχουν συλλεγεί από τα ετήσια ενημερωτικά δελτία των εταιρειών για τη χρονική περίοδο από το 2005 έως το 2014.

Στόχοι της εν λόγω πτυχιακής εργασίας είναι η ανάλυση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας αλλά και της κάθε μίας εταιρείας μεμονωμένα για την αποτύπωση της χρηματοοικονομικής κατάστασης αλλά και της βιωσιμότητάς της.

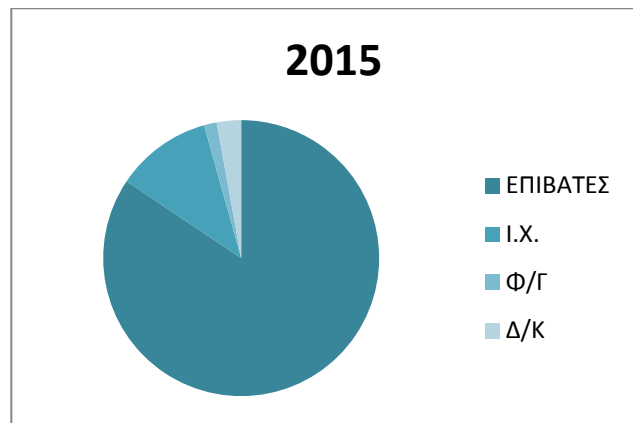
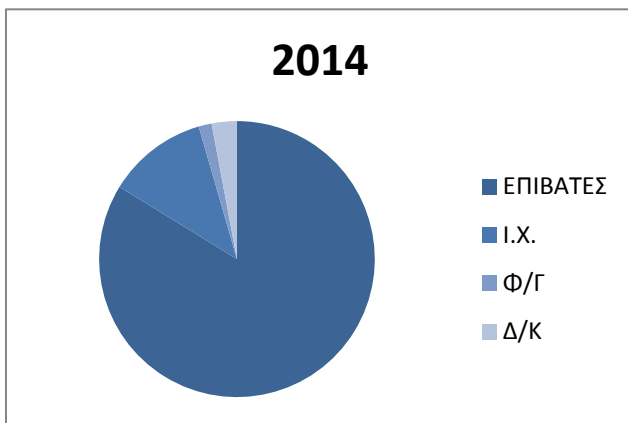
Με την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας καταλήγουμε στο συμπέρασμα με βάση τον υπολογισμό των αριθμοδεικτών καθώς και τη σύγκριση των ναυτιλιακών εταιρειών ότι οι εταιρείες καθυστερούν να εξοφλήσουν τα έξοδα τους (λειτουργικά έξοδα, προμηθευτές) ενώ εισπράττουν τα χρήματά από τους πελάτες τους πολύ γρηγορότερα. Ακόμη παρατηρούμε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν αντικαθιστούν τα πλοία τους τόσο εύκολα και αυτό λόγω της αβεβαιότητας για το μέλλον σε ότι αφορά την οικονομική κατάσταση της χώρας μας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία είναι ένας από τους κύριους παράγοντες της οικονομίας της χώρας μας από τον 15<sup>ο</sup> αιώνα έως τις μέρες μας. Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει σημειώσει αξιόλογη πρόοδο με τη βοήθεια της τεχνολογίας κυρίως όμως με τα σύγχρονα πλοία. Όμως, ο συγκεκριμένος κλάδος προσπαθεί να ανταπεξέλθει στους δύσκολους καιρούς που διανύει η χώρα μας, που έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση των εσόδων και ταυτόχρονα την αύξηση της φορολογίας, δυο αντικρουόμενες καταστάσεις. Η αύξηση της φορολογίας εκτός από τα φυσικά πρόσωπα έχει επηρεάσει και τις ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με την εφοπλιστική κοινότητα η οποία ενημέρωσε μέσω της Ε.Ε.Ε. ότι η φορολόγηση στη ναυτιλία έχει αυξηθεί κατά οχτώ φορές από το 2013. Ακόμη, επισήμανε ότι οι πλοιοκτήτες συμφώνησαν να διπλασιάσουν τον φόρο του tonnage tax από το 2014 έως και το 2017 για την ενίσχυση των κρατικών ταμείων. Υπενθυμίζει ότι εδώ και δυο χρόνια τα πλοία που βρίσκονται υπο ξένη σημαία, αλλά διαχειρίζονται από ελληνικά γραφεία, φορολογούνται κανονικά. Ένα ακόμη πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα είναι τα capital controls και πιο συγκεκριμένα οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, όπως αυτές που θα αναλύσουμε στην παρούσα εργασία, διότι έχουν περισσότερες συναλλαγές και σχέσεις με το εγχώριο χρηματοπιστωτικό σύστημα, σε αντίθεση με τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς δε διαθέτουν σημαντικά ποσά στις εγχώριες τράπεζες αλλά καλύπτουν τις ανάγκες χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων τους με μετρητά τα οποία έχουν μεταφέρει από το εξωτερικό. Αρκετές είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες λόγω της δεινής οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης της χώρας μας αναγκάζονται να μεταφέρουν την έδρα τους στην Κύπρο, η οποία παρέχει αρκετά οφέλη στους Έλληνες εφοπλιστές. Αυτό συμβαίνει διότι είναι μια ελληνόφωνη χώρα, είναι κράτος-μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης και της ευρωζώνης, με ιδιαίτερα ανταγωνιστικό καθεστώς φορολόγησης και το νομικό σκέλος χρειάζεται μόλις 24 ώρες. Επιπροσθέτως μεταφέρουν την έδρα τους και στο Ντουμπάι και το Μόντε Κάρλο καθώς θα λειτουργούν σχεδόν υπο πλήρες αφορολόγητο. Ο συγκεκριμένος κλάδος είναι ολιγοπωλιακός, διότι το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς ανήκει είτε σε ελάχιστους μεγάλους εταιρικούς ομίλους, οι οποίοι έχουν εισηγμένες τις μετοχές τους στο Χ.Α.Α., είτε κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας και οι μετοχές τους ανήκουν σε άτομα από την ίδια περιφερειακή οντότητα ή σε εφοπλιστικές οικογένειες.

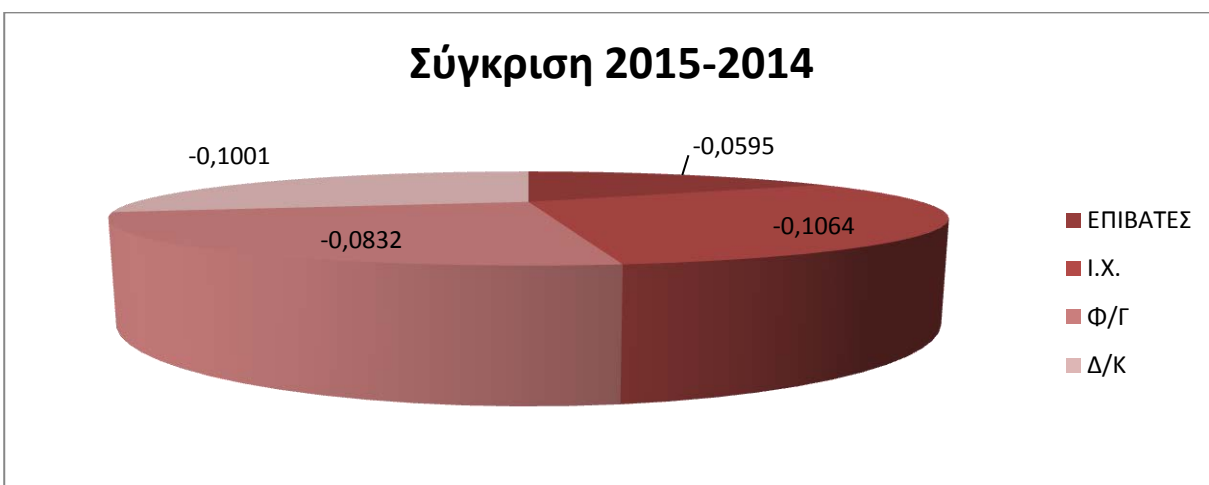
Ύστερα από όλα αυτά που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο γίνεται αντιληπτή η θέση της ελληνικής ακτοπλοΐας με τη χρήση γραφημάτων και την ανάλυση των αριθμητικών στοιχείων τα οποία έχει καταγράψει το Λιμενικό Σώμα για το 2014 και το 2015.





Διάγραμμα 1: Η ελληνική ακτοπλοΐα από 1 έως 15/8/2014

Διάγραμμα 2: Η ελληνική ακτοπλοΐα από 1 έως 15/8/2015



Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία διαφορά μεταξύ του έτους 2015 – 2014

Πηγή τριών γραφημάτων: Ίδια επεξεργασία με βάση την αριθμητική επεξεργασία των στοιχείων από την ιστοσελίδα <http://www.ellinikiaktoploia.net/ptosi-tis-epivatikis-kinisis-stin-aktplo%CE%90a-kata-1238/>

Τα στοιχεία αυτά που παρουσιάζονται στα γραφήματα αφορούν στη χρονική περίοδο από την 1 έως στην 15 Αυγούστου και για τις δυο χρονιές. Πιο συγκεκριμένα το 2014 πραγματοποιήθηκαν 2.286 δρομολόγια, ενώ 2.149 για το έτος 2015. Παρατηρούμε μια πτώση των δρομολογίων της τάξεως -5,93%. Μείωση της τάξεως -5,95% παρουσιάζεται για τη μεταφορά των επιβατών, -10,64% , -8,32% , -10,01% για τη μετακίνηση των μηχανοκίνητων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, φορτηγών και δίκυκλων αντίστοιχα. Ακόμη χειρότερα θα ήταν τα αποτελέσματα αν δε συμπεριλαμβάναμε την αυξημένη διεθνή τουριστική κίνηση, αλλά και τους πρόσφυγες, οι οποίοι προσέφεραν αυξημένα ποσοστά για τα πλοία τα οποία εκτελούσαν τα

δρομολόγια από τη Μυτιλήνη και την Κω προς τον Πειραιά.<sup>1</sup> Παρά τις οικονομικές επιπτώσεις στην ακτοπλοΐα, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα και μείωσε ελάχιστα σε αριθμό τα πλοία του διατηρώντας μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλία, όπως θα παρουσιαστεί στο 1.2. κεφάλαιο.

Πιο αναλυτικά, η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια, ενώ με την ολοκλήρωσή της καταλήγουμε σε κάποια τελικά συμπεράσματα με τη βοήθεια των αριθμοδεικτών που έχουν αναλυθεί στα δυο τελευταία κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα, στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται το θέμα.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ανασκόπηση της ιστορίας της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και της θέσης που καταλαμβάνει η χώρα μας στην παγκόσμια ναυτιλία. Ακόμη, παρουσιάζεται η μορφή μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται η ιστορική αναδρομή και αναφέρεται ο στόλος της κάθε μίας ακτοπλοϊκής εταιρείας, καθώς και κάποιες πληροφορίες για αυτές.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ναυτιλιακή λογιστική, τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο, χάρη στις διαφοροποιήσεις που προκύπτουν κατά τον τρόπο εγγραφής του στο ισοζύγιο από τους υπόλοιπους κλάδους. Επιπλέον, αναφέρεται και η υποχρεωτική χρήση των διεθνών λογιστικών προτύπων στις ελληνικές εταιρείες από το 1990 και οι διαφορές που προκύπτουν σε σύγκριση με τα ελληνικά λογιστικά πρότυπα κατά τον τρόπο εγγραφής των λογιστικών καταστάσεων.

Το τέταρτο κεφάλαιο αποτελεί μια θεωρητική προσέγγιση των χρηματοοικονομικών δεικτών. Για κάθε έναν από αυτούς τους δείκτες επισημαίνεται ο μαθηματικός τύπος που τον αντιπροσωπεύει, τι δείχνει και που χρησιμεύει. Στη συνέχεια αυτού το κεφαλαίου υπολογίζεται ο κάθε αριθμοδείκτης για τις τέσσερις ναυτιλιακές εταιρείες, τις οποίες αναλύουμε σε αυτή τη διπλωματική εργασία για τα έτη από το 2005 έως το 2014.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται η σύγκριση του κλάδου για το καθένα έτος ξεχωριστά, καθώς και η σύγκριση μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η σύγκριση πραγματοποιείται με τη χρήση γραφημάτων όπου τα ποσοστά έχουν συλλεγεί από τον υπολογισμό του μέσου όρου των αριθμοδεικτών.

Στο τέλος γίνονται οι τελικές συγκρίσεις των αποτελεσμάτων της χρηματοοικονομικής ανάλυσης των εταιρειών αυτών, μέσω της κριτικής διερεύνησης των αριθμοδεικτών και με την ολοκλήρωση της εργασίας αυτής παρουσιάζονται οι προτάσεις για τον συγκεκριμένο κλάδο.

---

<sup>1</sup> <http://www.ellinikiaktoploia.net>, άρθρο με τίτλο: Πτώση της επιβατικής κίνησης στην ακτοπλοΐα κατά 12,38%,

## 1.ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου. Είναι, δηλαδή, η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας.<sup>2</sup>

Η ναυτιλία είχε ξεκινήσει πριν πολλούς αιώνες, δεν ήταν ο κύριος παράγοντας της οικονομίας των χωρών. Αρχικά, ξεκίνησε τον 15<sup>ο</sup> αιώνα όταν οι Ευρωπαίοι προσπάθησαν να κατακτήσουν όλα τα ύδατα, με αυτή την κίνηση πολλοί προσπάθησαν να τους ανταγωνιστούν. Το 1493 πραγματοποιήθηκε η συνθήκη της Τορντεσίλας όπου τα μη ευρωπαϊκά εδάφη χωρίστηκαν στις δυο πιο δυνατές χώρες στην Ισπανία και την Πορτογαλία με «σύνορα» που βρισκόντουσαν στη μέση του Ατλαντικού. Αυτές οι δυο προαναφερθείσες χώρες πραγματοποιούσαν όλες τις εμπορικές - ναυτιλιακές διαδρομές όπου κανένας άλλος δεν είχε αυτό το δικαίωμα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να γίνουν ισχυρό κράτος προσπαθώντας να προστατεύσουν τα οικονομικά τους και έφερε στο παρασκήνιο το καθεστώς του μερκαντισμού ή Mare Clausum. Έτσι, αντέδρασαν οι Ολλανδοί, οι οποίοι τον 17<sup>ο</sup> αιώνα ήταν οι κυρίαρχοι της εμπορικής ναυτιλίας, πραγματοποιώντας μεταφορές σε τριτοκοσμικές χώρες με αυτό που ονομάζουμε ναυτιλία τραμ, ώστε να εμφανιστεί το δόγμα του φιλελευθερισμού ή Mare Liberum. Αντίθετοι σε αυτό το δόγμα ήταν οι Άγγλοι οι οποίοι εφάρμοσαν τους νόμους της ναυσιπλοΐας το 1651. Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, σχεδόν 200 χρόνια μετά, η Μεγάλη Βρετανία κατάργησε τον νόμο που είχαν εφαρμόσει. Ο φιλελευθερισμός δεν άντεξε πάνω από 20 χρόνια, γιατί, μόλις οι ναυτιλιακές εταιρείες της δύσης είδαν τη μεγάλη αύξηση της οικονομίας τους, εφάρμοσαν δραστικά μέτρα. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα το 40% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται για τα ονόματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώ το υπόλοιπο ανήκει στη ναυτιλία τραμ. Τον 20<sup>ο</sup> αιώνα η ναυτιλιακή πολιτική χωρίστηκε σε δυο τάσεις, η πρώτη είναι η εθνική στην οποία άνηκαν η Γερμανία, η Γαλλία, η Ολλανδία, το Βέλγιο, οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ιαπωνία, η Αυστραλία και ο Καναδάς. Ενώ στη δεύτερη είναι η διεθνική όπου άνηκαν η Νορβηγία και η Ελλάδα. Η διεθνική έχει το πλεονέκτημα που ονομάζεται σημαίες ευκαιρίας, αυτό το υιοθετούν και οι ναυτιλιακές εταιρείες της δύσης. Τέλος, οι σημαίες ευκαιρίας είναι ένα όφελος για την παγκόσμια οικονομία.

### **1.2. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η ναυτιλία είναι ένας σημαντικός παράγοντας της οικονομίας της χώρας μας από τη δεκαετία του '30 χάρη στη γεωγραφική θέση της χώρας μας, η οποία αποτελείται από 13.676 χιλιόμετρα ακτογραμμής και περίπου 2500 νησιά.<sup>3</sup> Το βασικότερο όμως πλεονέκτημα είναι ότι

<sup>2</sup> <https://el.wikipedia.org/wiki> ορισμός της ναυτιλίας, Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

<sup>3</sup> <https://el.wikipedia.org/wiki> πληροφορίες για την Ελλάδα, Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

βρίσκεται στο κέντρο τριών ηπείρων και καταφέρνει να διατηρεί μια ανταγωνιστική θέση μεταξύ άλλων χωρών. Με το επόμενο παράδειγμα που ακολουθεί γίνεται αντιληπτή η θέση της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλία σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία που παρουσιάζει ο οίκος Clarkson τα οποία έχει δημοσιεύσει στη Ναυτεμπορική, αναφέρει ως κυρίαρχο της παγκόσμιας ναυτιλίας την Ελλάδα μεταξύ της Ιαπωνίας και της Κίνας. Πιο αναλυτικά, οι Έλληνες κατακτούν την πρώτη θέση στα δεξαμενόπλοια. Τη δεύτερη θέση κατέχει η Ελλάδα στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου. Τέλος, ο τύπος πλοίου μεταφοράς, με τον οποίο θα ασχοληθούμε στη συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση.

Πίνακας 1: Η παγκόσμια ναυτιλία για το 2014

ΧΩΡΕΣ	ΣΤΟΛΟΣ (ΠΛΟΙΑ)	g.t.	d.w.t.
ΕΛΛΑΔΑ	4.894	168.922.455	291.735.318
ΙΑΠΩΝΙΑ	8.357	242.640.509	159.401.728
ΚΙΝΑ	6.427	190.601.765	116.675.336
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	4.197	126.355.373	95.052.148
ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	2.651	83.534.652	52.870.979

Πηγή: Ίδια επεξεργασία με βάση την αριθμητική επεξεργασία των στοιχείων από την ιστοσελίδα <http://www.nooz.gr/economy/stin-proti-desi-i-elliniki-nautilia-pagkosmios>

Όπως θα παρατηρήσουμε στον πίνακα 1.1, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση με 4.894 πλοία, ενώ ακολουθεί η Ιαπωνία με 8.357 πλοία και την τρίτη θέση καταλαμβάνει η Κίνα με 6.427 . Το συμπέρασμα που προκύπτει από αυτόν τον πίνακα είναι ότι η Ελλάδα αν και έχει λιγότερα πλοία από τις δυο προαναφερθείσες χώρες είναι στην πρώτη θέση.

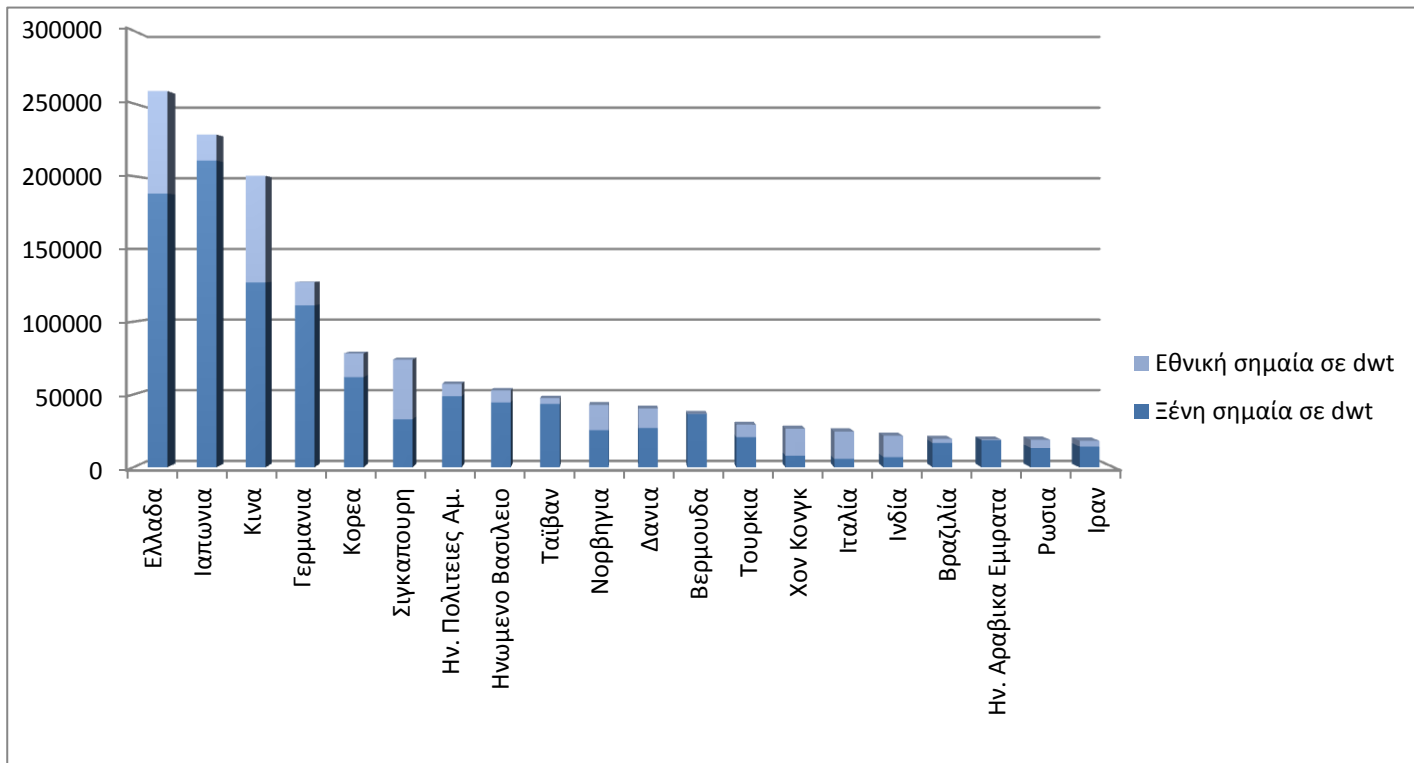
Σύμφωνα με τον πίνακα 1.1. , ο οποίος περιλαμβάνει αριθμητικά στοιχεία που αφορούν μέχρι τα τέλη του Απριλίου του έτους 2014, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση με 4.894 πλοία και 291.735.318 d.w.t. ενώ η Ιαπωνία και η Κίνα με περισσότερα πλοία βρίσκονται στις δυο επόμενες θέσεις του πίνακα 1.1. με 159.401.728 d.w.t. και 190.601.765 d.w.t. αντίστοιχα.<sup>4</sup> Αυτό προκύπτει διότι οι δυο χώρες χρειάζονται τα πλοία τους περισσότερο για εσωτερική εκμετάλλευση. Για αυτόν τον λόγο έχουν δημιουργήσει τα πλοία τους με μικρή σχετική μεταφορική ικανότητα.

- ❖ Με τον όρο **g.t.** (gross tonnage : ολική χωρητικότητα) εννοούμε τον συνολικός εσωτερικός χώρος όλων των σκεπαστών και κλειστών χώρων μετρημένο σε κόρους 1 g.t. = 1 κόρος =

<sup>4</sup> <http://www.naftemporiki.gr> άρθρο το οποίο αναφέρει για την πρώτη θέση της Ελλάδας στη παγκόσμια ναυτιλία, Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

100 κυβικά πόδια = 2,83 κυβικά μέτρα.<sup>5</sup>

- ❖ Ενώ με τον όρο του **d.w.t.** (deadweight tonnage : νεκρό βάρος) εννοούμε το βάρος του πλοίου που έχει σε κάποια συγκεκριμένη στιγμή μείον το βάρος του κενού πλοίου, δηλαδή είναι το μέγιστο βάρος που μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια το πλοίο το οποίο μπορεί να είναι φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα, νερά κ.α.<sup>6</sup>



Διάγραμμα 1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα για το 2014

Πηγή γραφήματος 1 : Ίδια επεξεργασία με βάση την αριθμητική επεξεργασία των στοιχείων από την ιστοσελίδα [http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch2\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch2_en.pdf)

Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα 1 οι χώρες παρουσιάζονται με βάση τη θέση που κατέχουν στην παγκόσμια κατανομή με μέτρο σύγκρισης τη χωρητικότητα σε deadweight tonnage και αναλύεται ο στόλος της κάθε χώρας με βάση τις σημαίες ευκαιρίας. Το συμπέρασμα που προκύπτει από το συγκεκριμένο διάγραμμα είναι ότι οι περισσότερες χώρες είναι αυτές οι οποίες λειτουργούν τους στόλους τους υπο ξένη σημαία εκτός όμως από τη Σιγκαπούρη, το Χον Κονγκ, την Ιταλία και την Ινδία που θα παρατηρήσουμε ότι έχουν τον περισσότερο αριθμό του στόλου τους με σημαίες της χώρας τους αντιστοίχως.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ασκεί την επίδραση του στα κυριότερα μεγέθη της οικονομίας της

<sup>5</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/g.t.>, ορισμός του g.t., Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

<sup>6</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/d.w.t.>, ορισμός του d.w.t., Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

χώρας μας τα οποία είναι η τουριστική κατανάλωση, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, το εθνικό εισόδημα, το Ισοζύγιο άδηλων συναλλαγών ή πόρων, η απασχόληση, οι επενδύσεις και τα δημόσια τέλη. Η συνεισφορά του κλάδου στην οικονομία της χώρας είναι σημαντική διότι ανέρχεται στο 6.5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Πιο αναλυτικά, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές για το 2013 εκτιμώνται σε 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ 21.400 άνθρωποι απασχολούνται στο συγκεκριμένο τομέα.

Η ελληνική ναυτιλία είναι το σύνολο των πλοίων των οποίων φέρουν ελληνική σημαία, βρίσκεται στις πρώτες θέσεις μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου. Ενώ ο ελληνικός στόλος, δηλαδή το σύνολο των ελληνικών πλοίων που είναι είτε με ελληνική είτε με ξένη σημαία, είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι σημαντικός οικονομικός παράγοντας για τη χώρα. Αρχικά, ο κλάδος δημιουργεί αρκετές χιλιάδες θέσεις εργασίας, είτε στα πλοία σαν ναύτες ή πλοίαρχοι, είτε στα γραφεία των εταιρειών σαν διοικητικοί υπάλληλοι. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της ανεργίας. Ακόμη, αν λάβουμε υπ' όψιν ότι πολλοί Έλληνες εργάζονται σε καράβια με ξένη σημαία θα γίνει αντιληπτό ότι έμμεσα εισρέουν χρήματα στην ελληνική αγορά, είτε από τους ίδιους τους εργαζόμενους, είτε από τους συγγενείς των πληρωμάτων, εφόσον τους στέλνουν χρήματα οι ίδιοι.

## **1.2. Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Η οργάνωση των τμημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς και των πλοίων διαφέρει ανάλογα με το είδος των πλοίων και την εκμετάλλευσή τους. Η κάθε μια επιχείρηση θα πρέπει να προσαρμόζει τα τμήματα και τη διοικητική της διάρθρωση και το οργανόγραμμά της έτσι ώστε να εποπτεύουν τα αντίστοιχα τμήματα των πλοίων. Η δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης περιλαμβάνει τη γενική διεύθυνση, το τεχνικό τμήμα, το τμήμα της διαχείρισης, το safety and training department, το οικονομικό τμήμα, το τμήμα του προσωπικού, το τμήμα των προμηθειών, το τμήμα το νομικό και των ασφαλειών, το τμήμα των πωλήσεων ή προώθησης ή marketing, το δίκτυο της προώθησης των πωλήσεων και τέλος το ξενοδοχειακό τμήμα.

Πιο αναλυτικά, η γενική διεύθυνση είναι αυτή που ασκεί την πολιτική της εταιρείας, δίνει εντολές και κατευθύνει όλα τα υπόλοιπα τμήματα, ελέγχει αν λειτουργούν σωστά και εάν έχουν πραγματοποιήσει τους στόχους τους οποίους έχουν θέσει, εκτός από τα τμήματα μέσα στην επιχείρηση ελέγχει και τη λειτουργία του πλοίου, καθώς είναι υπεύθυνη και για τον στόλο της.

Το τεχνικό τμήμα είναι αρμόδιο για όλα τα τεχνικά θέματα που αφορούν στη λειτουργία του πλοίου όπως είναι οι μηχανές, οι οποίες πρέπει να λειτουργούν αποτελεσματικά και με ασφάλεια. Ακόμη, είναι υπεύθυνο για την προμήθεια των εφοδίων και των ανταλλακτικών. Για να πραγματοποιηθούν όλοι οι στόχοι του συγκεκριμένου τμήματος με τον δυνατότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο υπάρχει συνεργασία με το τμήμα διαχείρισης το οποίο ασχολείται με τη

διαθεσιμότητα των τροφίμων, του νερού, των καυσίμων και των λιπαντικών και αν παρατηρήσει ότι υπάρχουν ανάγκες στον στόλο της να προμηθευτεί τα αντίστοιχα. Ακόμη είναι υπεύθυνο για τη σωστή λειτουργία ανάλογα με τις εμπορικές και νομικές δεσμεύσεις.

Το safety and training department είναι το τμήμα το οποίο κατευθύνει τη γενική διεύθυνση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για αυτόν τον λόγο επεμβαίνει σε διάφορους εσωτερικούς ελέγχους των πλοίων αλλά και στα πληρώματα ώστε να λειτουργούν κάτω από συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής.

Το οικονομικό τμήμα είναι υπεύθυνο για τα χρηματοοικονομικά ζητήματα που αφορούν στη επιχείρηση, για την πληρωμή των υποχρεώσεων στις τράπεζες, στους προμηθευτές της, τους υπάλληλους των γραφείων της αλλά και στα πληρώματα των πλοίων της, ταυτόχρονα όμως και να εισπράττει χρήματα από τους οφειλέτες της, για την έκδοση παραστατικών στοιχείων, για την τήρηση στατιστικών στοιχείων. Ακόμη, οφείλει να επιβλέπει την παρακολούθηση των εσόδων του κάθε πλοίου αλλά και την πληρωμή των ατόμων που απαρτίζουν το πλήρωμα κάθε πλοίου. Τέλος, και πιο σημαντικός είναι ο έλεγχος όλων των τμημάτων, ώστε να μην υπερβαίνουν τα προϋπολογισμένα κονδύλια.

Το τμήμα του προσωπικού είναι υπεύθυνο για τη δημιουργία θέσεων, να προσλαμβάνει εκείνους τους οποίους έχουν τα απαραίτητα προσόντα για τις αρμόδιες θέσεις εργασίας, να συνάπτει συμβάσεις με τα άτομα που θα απασχολήσει ως πλήρωμα, να τηρεί αρχείο και να είναι διαθέσιμο για συνομιλία με τους εργαζόμενους οποιαδήποτε στιγμή .

Το τμήμα προμηθειών είναι αρμόδιο να ελέγχει τα αποθέματα που διατηρούν όλα τα καράβια της συγκεκριμένης επιχείρησης, να τα εφοδιάζει σε περίπτωση έλλειψης τροφίμων, νερού, λιπαντικού και καυσίμων. Για να τα εφοδιάζει όμως θα πρέπει να πραγματοποιεί παραγγελίες στους προμηθευτές της ανάλογα με τις ανάγκες που έχει στο σύνολο ο στόλος και η επιχείρηση.

Το νομικό και ασφαλιστικό τμήμα είναι υπεύθυνο για τις συμφωνίες και τα συμβόλαια που θα πραγματοποιήσει η ναυτιλιακή επιχείρηση με τις τράπεζες, με τους πράκτορες, με τους προμηθευτές της.

Το τμήμα των πωλήσεων ή προώθησης ή marketing οφείλει να προωθήσει την εταιρεία με διαφημίσεις είτε στην τηλεόραση είτε σε διαφορά site το οποίο είναι και πιο διαδεδομένο στις μέρες μας και με προσφορές ώστε οι τιμές των εισιτηρίων να είναι πιο προσβάσιμες στους πελάτες – ταξιδιώτες αλλά ταυτόχρονα να υπάρχει κέρδος και για την επιχείρηση.

Το δίκτυο πρακτόρων είναι υπεύθυνο για την προώθηση των εισιτηρίων, όσο το δυνατόν περισσότερων πελατών με στόχο την αύξηση των εσόδων.

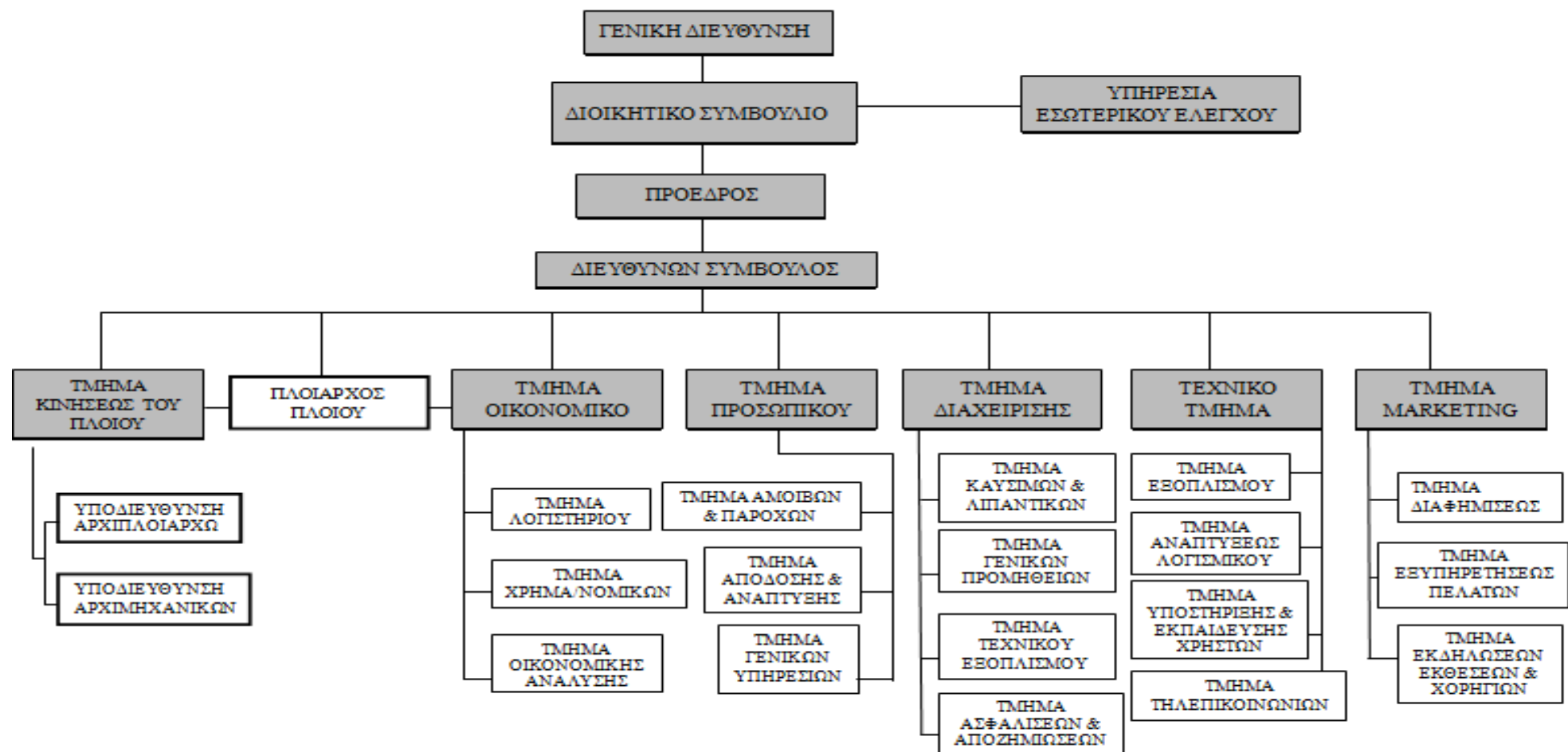
Το ξενοδοχειακό τμήμα είναι ένα από τα μεγαλύτερα τμήματα διότι δημιουργεί αρκετές θέσεις εργασίας. Σε αυτό ανήκουν το εστιατόριο, το μπαρ, τα καταστήματα, το ιατρείο. Αυτό το τμήμα είναι πιο ευρύ σε ένα κρουαζιερόπλοιο και εκτός από τα προηγούμενα παραδείγματα που

αναφέρθηκαν είναι και το καζίνο, το γυμναστήριο, η πισίνα, οι εκδρομές στεριάς, η διασκέδαση εν πλω.

Στη συνέχεια αυτής της πτυχιακής εργασίας ακολουθεί ένα οργανόγραμμα, ώστε να γίνει αντιληπτή η διαβάθμιση των τμημάτων μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας σύμφωνα με ανάλυση των τμημάτων η οποία πραγματοποιήθηκε σε αυτό το κεφάλαιο.



Πίνακας 2: Το οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρείας



## 2. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

### 2.1. ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

Η εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ. Α.Ε. (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης) γνωστή ως ANEK LINES Α.Ε. ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, η ίδρυσής της προέκυψε από μετόχους της Μεγαλονήσου με στόχο να βελτιώσουν τις υπηρεσίες των ακτοπολικών γραμμών που συνδέει την Κρήτη με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Η εταιρεία από τότε προσπαθεί να ανταγωνίζεται της πανομοιότητες εταιρείες του κλάδου της, το οποίο το πετυχαίνει σε ένα υψηλό βαθμό ξεκινώντας το 1970 να πραγματοποιεί ταξίδια στο θαλάσσιο χώρο με το πρώτο καράβι «ΚΥΔΩΝ». Μέχρι σήμερα η εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της 10 πλοία τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM & ISPS Systems, ISO & HACCP επιπλέον εφαρμόζει την Διεθνή Σύμβαση STCW του 1995, που αφορά στην ποιότητα των πληρωμάτων. Η εταιρεία εντάθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών από το Ιανουάριο του 1999, από εκείνη την χρονολογία παρατηρούμε μια ανοδική πορεία. Δυο χρονολογίες θα μείνουν στην ιστορία της εταιρείας. Αρχικά στις 9 Σεπτεμβρίου του 1970 όπου προσδένει στο λιμάνι του Σουδάν και κατακτεί την εμπιστοσύνη πολλών ανθρώπων και στην συνέχεια το 1989 όπου τα πλοία της εταιρείας καταλαμβάνουν ένα χώρο στο λιμάνι της Ιταλίας. Το 2006 απονέμεται στην εταιρεία το πρώτο Πανευρωπαϊκό βραβείο καλύτερου επιβατηγού πλοίου. Ένα σημαντικό γεγονός συμβαίνει το Δεκέμβριο του 2008 και πρέπει να αναφερθεί όταν στην ετήσιας απονομής των "5th Greek Shipping Awards που διοργάνωσε η Lloyd's List, η ANEK βραβεύτηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία». Διαθέτοντας 10 σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία συνεχίζει να δρομολογεί ταξίδια όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην Αδριατική θάλασσα.

*Πίνακας 3: Διοικητικό συμβούλιο της Α.Ν.Ε.Κ.*

ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΚΗΣ Γ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ Γ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Π. ΙΩΑΝΝΗΣ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΑΡΧΟΝΤΑΚΗΣ Π. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Α. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΑΧΛΙΟΠΤΑΣ Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ

ΓΕΩΡΓΑΣΑΚΗΣ Γ. ΜΙΧΑΗΛ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΚΑΝΤΗΛΙΕΡΑΚΗΣ Γ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΑΛΑΝΔΡΑΚΗΣ Ι. ΙΩΑΝΝΗΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΑΡΑΚΑΚΗΣ Ε. ΜΙΧΑΗΛ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗΣ Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΠΑΟΥΡΑΚΗΣ Μ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ Φ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ

Η εταιρεία απασχολεί ως προσωπικό 715 άτομα, ενώ ο Όμιλος που περιλαμβάνει την Α.Ν.Ε.Κ. , την Α.Ν.Ε.Π. και την Α.Ν.Ε.Π.Ο. απασχολεί 803 άτομα.

Ο στόλος της εταιρείας:

- Έλυρος
- Ελευθέριος Βενιζέλος
- Olympic Champion
- Hellenic Spirit
- Λατώ
- Κρήτη Ι
- Κρήτη ΙΙ
- Πρέβελης
- Pax Coragio
- Pax Fortza



Η ναυτιλιακή εταιρεία εδρεύει στην Κρήτη, Χανιά, Λεωφόρος Καραμανλή, Τ.Κ. 73100, Τηλέφωνο 28210 24000, e-mail: info@anek.gr

## 2.2. BLUE STAR FERRIES-ATTICA

Η Blue Star Ferries ανήκει στην εταιρεία Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., η εταιρεία αυτή τον Αύγουστο του 1999 αγοράζει το 48,8% ποσοστό έλεγχου από την Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., η οποία είχε μετονομαστεί το 1993 σε Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. με πρόεδρο διοίκησης τον κ. Π. Παναγόπουλο. Η Superfast Ferries Ναυτιλιακή τον Αύγουστο του 1999 “υιοθέτησε” το λογότυπο της Blue Star Ferries στην συνέχεια τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου ιδρύθηκε η θυγατρική Attica Premium Α.Ε. η οποία είχε αναλάβει όλες τις υποχρεώσεις του Ομίλου Αττική. Ο όμιλος εντάθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών το Μάρτιο του 1924. Το Μάιο του 2000 η Blue Star Ferries ξεκίνησε να αρμενίζει με το πρώτο πλοίο της το Blue Star Ithaki όπου

πραγματοποιούσε ταξίδια στις Κυκλάδες. Τον Ιούνιο και τον Ιούλιο της ίδιας χρονιάς η εταιρεία δρομολόγησε ταξίδια στην Αδριατική Θάλασσα όπου ήταν η αρχή για να ξεκινήσει τα εξωτερικά της ταξίδια. Τον Σεπτέμβριο του 2002 η εταιρεία έλαβε την πιστοποίηση ISO 14001. Το 2005 και το 2006 η εταιρεία βραβεύτηκε ως η «καλύτερη ναυτιλιακή εταιρία στην Ελλάδα» από τους αναγνώστες του περιοδικού Voyager. Το Φεβρουάριο του 2006 βρίσκεται στις πρώτες θέσεις από τις κορυφαίες επώνυμες μάρκες της ελληνικής αγοράς στην κατηγορία «τουριστικές υπηρεσίες» το οποίο ισχύει για την προηγούμενη χρονιά στα πλαίσια του θεσμού Superbrands. Το Νοέμβριο του 2006 στα ναυτιλιακά βραβεία της Lloyd's List ψηφίστηκε ως η «καλύτερη εταιρεία της χρονιάς για την επιβατηγό Ναυτιλία». Το 2010 βραβεύτηκε ως η Δημοφιλέστερη Ακτοπλοϊκή Εταιρία Εσωτερικού. Και τέλος το 2011 κατέκτησε το βραβείο Passenger Line of the Year και το βραβείο χρυσής φήμης. Ολοκληρώνοντας η επιχείρηση έχει στην κατοχή της 9 πλοία τα οποία συνεχίζουν να επιτυχαίνουν το στόχο της ναυτιλιακής εταιρείας.

*Πίνακας 4: Διοικητικό συμβούλιο της BLUE STAR FERRIES*

ΜΑΓΕΙΡΑΣ Δ. ΚΥΡΙΑΚΟΣ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΣΑΚΕΛΛΗΣ Γ. ΜΙΧΑΛΗΣ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΠΑΣΧΑΛΗΣ Χ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΠΟΥΛΟΥΝΤΑΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΣΟΥΒΑΤΖΟΓΛΟΥ Γ. ΑΡΕΤΗ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΦΟΡΟΣ Α. ΜΑΡΚΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΕΔΙΠΙΔΗΣ Θ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ

Η εταιρεία απασχολεί ως προσωπικό 390 άτομα, ενώ ο Όμιλος δηλαδή η Attica A.E. Συμμετοχών απασχολεί 1015 άτομα.

Ο στόλος της εταιρείας:

- Blue Star Patmos
- Blue Star Delos
- Blue Star 1
- Blue Star 2
- Blue Star Paros



- Blue Star Naxos
- Blue Star Ithaki
- Blue Horizon
- Διαγόρας

Η ναυτιλιακή εταιρεία εδρεύει στην Αθήνα, Λεωφ. Συγγρού 123-125 & Τορβά 3, Τ.Κ. 11745, Τηλέφωνο 210 89 198 00, e-mail: [bluestarferries@bluestarferries.com](mailto:bluestarferries@bluestarferries.com)

### 2.3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ

Η εταιρεία Ν.Ε.Λ. γνωστή ως NEL LINES όπου ιδρύθηκε το 1972, ως εταιρεία λαϊκής βάσης με μετόχους τους κατοίκους της Λέσβου και με βασική προτεραιότητα την κάλυψη της ακτοπλοϊκής γραμμής Μυτιλήνη-Χίος-Πειραιάς. Από τότε βέβαια η εταιρεία έχει αναπτυχτεί και έχει προσθέσει ταχύπλοα και συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά που εκτελεί δρομολόγια που συνδέουν καθημερινά τον Πειραιά με τη Χίο και τη Μυτιλήνη, τη Σύρο και το Λαύριο με τις Ανατολικές, Κεντρικές και Δυτικές Κυκλάδες, το Λαύριο με τα Ψαρά και τα Μεστά της Χίου, τη Βόρεια και τη Κεντρική Ελλάδα με τις Σποράδες, τη Λήμνο, τον Αγ. Ευστράτιο, τη Σάμος και την Ικαρία με τη Θεσσαλονίκη, τη Καβάλα και το Λαύριο. Εκτός όμως από αυτές τις ελληνικές περιοχές, πραγματοποιεί ταξίδια και στην Τουρκία και πιο συγκεκριμένα από την Μυτιλήνη προς Δικελί και Αϊβαλί. Η NEL LINES έχει πλέον επεκταθεί και στον τομέα του cargo με φορτηγά/οχηματαγωγά. Με πλοία Ro-Ro εκτελεί δρομολόγια από Πειραιά προς Κάλυμνο, Κω, Ρόδο, Κυκλάδες, Ικαρία ενώ με πλοία Ro-Pax συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία. Στις μέρες μας η εταιρεία πραγματοποιεί ταξίδια στο βόρειο και ανατολικό Αιγαίο, στις Κυκλάδες, στις Σποράδες και στην Τουρκία. Τα 7 επιβατηγά-οχηματαγωγά, 5 ταχύπλοα επιβατηγά-οχηματαγωγά και φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία τα οποία έχει στην κατοχή του ο Όμιλος συμμορφώνονται πλήρως με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE). Η ναυτιλιακή εταιρεία εντάθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών τον Αύγουστο του 1995.

Πίνακας 5: Διοικητικό συμβούλιο της Ν.Ε.Λ.

ΒΑΓΓΕΡ Α. ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΑΡΒΑΝΤΙΝΗΣ Δ. ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΤΖΙΛΟΓΛΟΥ ΤΖΙΛΙΔΗΣ ΙΛΥΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ – ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΑΘΗΝΑΙΟΣ Ι. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Ι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΒΛΑΒΗ Μ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ

Η εταιρεία απασχολεί ως προσωπικό 252 άτομα, ενώ ο Όμιλος που συμπεριλαμβάνει της θυγατρικές εταιρείες Arisvi Shipping Ltd και Irina Shipping Ltd απασχολεί 382 άτομα.

Ο στόλος της εταιρείας:

#### Ταχύπλοα

- Αίολος Κεντέρης
- Αίολος Κεντέρης I
- Αίολος Κεντέρης II
- Παναγία Θαλασσινή
- Παναγία Πάρου



#### Επιβατηγά – Οχηματαγωγά

- Μυτιλήνη
- European Express
- Aqua Spirit
- Ταξιάρχης
- Θεόφιλος
- Aqua Jewel
- Aqua Maria

Η ναυτιλιακή εταιρεία εδρεύει στην Μυτιλήνη, Ελ. Βενιζέλου 5, Τ.Κ. 81000, Τηλέφωνο 22510 26212 / 213, e-mail: [nel@nel.gr](mailto:nel@nel.gr)

#### **2.4. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.**

Η εταιρεία μινωικές γραμμές ANE, γνωστή ως MINOAN Lines S.A. όπου ιδρύθηκε στην Κρήτη το 1972, ενώ το 2008 οι μετοχές της εξαγοράστηκαν από τον Ιταλικό Όμιλο Γκριμάλντι σε ποσοστό 88%. Η MINOAN Lines δρομολογεί τα ταξίδια στον Πειραιά, στο Ηράκλειο, στην Πάτρα, στην Ηγουμενίτσα, στην Αγκώνα, στην Τεργέστη και στην Ραβέννα. Με τη αντικατάσταση των παλαιάς τεχνολογίας πλοίων, με νέα υπερσύγχρονα και υπερπολυτελή ταχύπλοα πλοία. Με τη δημιουργία νέων επικερδών ομολογιακών γραμμών εντός και εκτός των θαλάσσιων συνόρων της Ελλάδας. Με τη διατήρηση και ενίσχυση της κυρίαρχης θέσης της MINOAN Lines στις γραμμές της Ελλάδας και της Ιταλίας, με παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικής της ικανότητας. Με τη διεύρυνση του εμπορικού δικτύου της εταιρείας, με στόχο πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση του



επιβατικού κοινού, σε περισσότερους σταθμούς σε Ελλάδα και εξωτερικό. Η MINOAN Lines εντάθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών τον Μάιο του 1998. Το Νοέμβριο του 2005 η ναυτιλιακή εφημερίδα Lloyd's List, στα πλαίσια των βραβείων Greek Shipping Awards απένειμε στην συγκεκριμένη εταιρεία το βραβείο Passenger Line of the Year. Η ναυτιλιακή εταιρεία έχει στην κατοχή της 19 πλοία τα οποία πραγματοποιεί τα ταξίδια της. Η MINOAN Lines αναδείχθηκε ως η ακτοπλοϊκή εταιρεία με την καλύτερη φήμη για το 2008, το 2009, το 2011 και το 2012 κερδίζοντας το «Χρυσό Μετάλλιο» στην κατηγορία της, όπου πραγματοποιήθηκε μια ετήσια πανελλαδική έρευνα «Famous Brands», η οποία διενεργείται από την Tradelink Reputation Research & Consultancy. Το Φεβρουάριο του 2010 η εταιρεία παρέλαβε το βραβείο «ΕΥΚΡΑΝΤΗ», βάσει της ετήσιας έρευνας του έγκριτου περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» για την ανάδειξη των ναυτιλιακών προσωπικοτήτων της χρονιάς με την καλύτερη στρατηγική επικοινωνία.

Πίνακας 6: Διοικητικό συμβούλιο της Minoan lines

Grimaldi Emanuele	ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΧΑΤΖΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
GRIMALDI GIANLUKA	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
PACELLA DIEGO	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΚΥΠΡΙΑΝΟΥ PAUL	ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
ΜΑΜΑΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ

Η εταιρεία απασχολεί ως προσωπικό 336 άτομα, ενώ ο Όμιλος που περιλαμβάνει και την MINOA απασχολεί 346 άτομα.

Ο στόλος της εταιρείας:

- Cruise Europa
- Cruise Olympia
- Europa Palace
- Festos Palace
- Ikarus Palace
- Knossos Palace



- Olympia Palace
- Aretousa
- Ariadne
- Ariadne One Palace
- Ariadne Palace
- Daedalus
- El Greco
- Erotokritos
- Eurostar Bercelona
- King Minos
- Pasiphae Palace
- Prometheus
- Zeus Palace

Η ναυτιλιακή εταιρεία εδρεύει στην Κρήτη, Ηράκλειο Κρήτης, 25<sup>ης</sup> Αυγούστου 17, Τ.Κ. 71202,  
Τηλέφωνο 2810399800, e-mail: [info@MINOAN.gr](mailto:info@MINOAN.gr)



### **3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ**

#### **3.1. Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Η φορολογική νομοθεσία η οποία αναφέρεται στον τρόπο φορολόγησης των πλοίων (υπό ελληνική ή ξένη σημαία), παρουσιάζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να αντισταθμίζει τον διεθνή ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα ο ελληνικός στόλος συνεχίζει να κατέχει τις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως αναφέραμε και στο παράδειγμα του κεφαλαίου 1.1.

Η καθιέρωση του Ε.Γ.Λ.Σ. εφαρμόζεται από όλες τις επιχειρήσεις για την ομοιόμορφη παρουσίαση των λογιστικών καταστάσεων, τη σύγκριση και την αξιολόγηση αυτών μεταξύ άλλων επιχειρήσεων. Εάν και εφόσον υπάρξουν ιδιαιτερότητες σε κάποιους κλάδους, μπορούν να εφαρμόσουν το κλαδικό λογιστικό σχέδιο, σύμφωνα πάντα με τις αρχές και τους κανόνες του Ε.Γ.Λ.Σ.

Η εφαρμογή του καθεαυτού Ε.Γ.Λ.Σ. δεν είναι υποχρεωτική για τις εταιρείες που ανήκουν στον κλάδο της ναυτιλίας, διότι διαφέρει από κάποιους άλλους κλάδους, έτσι η εταιρεία είναι σε θέση να αποφασίσει το λογιστικό σχέδιο που θα χρησιμοποιεί, τη διοικητική και τη διαχειριστική οργάνωση ανάλογα με το αντικείμενο εκμετάλλευσης του πλοίου.

Το κλαδικό λογιστικό σχέδιο για τον κλάδο της ναυτιλίας θα πρέπει να είναι τόσο γενικό, ώστε να εφαρμόζεται εύκολα σε όλες τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, χωρίς, όμως, να διαφέρει από τις αρχές του Ε.Γ.Λ.Σ. Η λογιστική παρακολούθηση του συγκεκριμένου κλάδου εφαρμόζεται με βάση την καθεμία ναυτιλιακή δραστηριότητα της επιχείρησης, είτε αυτή είναι επιβατική είτε εμπορική, άλλα και σε κάθε παραγωγική μονάδα, δηλαδή σε κάθε πλοίο ξεχωριστά, εφόσον μπορεί να αποτελέσει μια επιχείρηση, χωρίς, όμως, να αλλάξει η βασική δομή των λογαριασμών του Ε.Γ.Λ.Σ.

#### **3.2. ΔΙΕΘΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ**

Στις μέρες μας πολλές είναι οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τα διεθνή λογιστικά πρότυπα. Αυτό τους εξυπηρετεί να συγκρίνουν τα αποτελέσματά τους με διάφορες άλλες επιχειρήσεις του κλάδου τους ή για διάφορες χρονικές περιόδους για μια συγκεκριμένη επιχείρηση.

Αρχικά, το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο (Ε.Λ.Γ.Σ.) εφαρμόστηκε προαιρετικά από το 1982, ενώ σε υποχρεωτική εφαρμογή ίσχυε από το 1990. Η εναλλαγή από το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο σε Διεθνή Λογιστικό Πρότυπο - Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π.), ουσιαστικά άρχισε σταδιακά το 1991 με την υποχρεωτική κατάρτιση των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων, που ήδη προέβλεπαν τα Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π. Στη συνέχεια, το 1997 όσες επιχειρήσεις ήταν εισηγμένες στο χρηματιστήριο υποχρεώθηκαν να

καταρτίσουν την Κατάσταση των Ταμειακών Ροών. Η καθιέρωση των Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π. πραγματοποιήθηκε από το 2003. Στη χώρα μας έγινε σύμφωνα με τον Ν. 3229/2004 σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 16/06/2002 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τον νόμο που αναφέρθηκε προηγουμένως στη χώρα μας από το 2005 νομοθετήθηκε η υποχρεωτική εφαρμογή των Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π. για τις εισηγμένες επιχειρήσεις και προαιρετικά για τις υπόλοιπες. Γι' αυτόν τον λόγο ο υπολογισμός των αριθμοδεικτών (κεφάλαιο 4) η ανάλυση και η σύγκριση των δεικτών αυτών (κεφάλαιο 5) έχει πραγματοποιηθεί από το 2005 και μετά, διότι η εργασία βασίζεται στη χρηματοοικονομική ανάλυση και σύγκριση των τεσσάρων επιχειρήσεων με βάση τα Δ.Λ.Π.-Δ.Π.Χ.Π.

Βεβαία, για να πραγματοποιηθεί αυτή η αλλαγή από τα ελληνικά λογιστικά πρότυπα σε διεθνή λογιστικά πρότυπα θα χρειαστεί πολύς κόπος επειδή υπάρχουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους. Στην ενότητα (3.3. Εγγραφές) που ακολουθεί θα καταγραφούν οι βασικές διαφορές που πραγματοποιούνται κατά τον τρόπο καταγραφής των γεγονότων στο ημερολόγιο, αλλά και στον τρόπο υπολογισμού διαφόρων χρηματικών μονάδων.

### 3.3. ΕΓΓΡΑΦΕΣ

Στην συγκεκριμένη ενότητα θα καταγραφούν οι εγγραφές και οι υπολογισμοί των Ε.Λ.Π. που διαφέρουν από τα Δ.Λ.Π.

#### 3.3.1. ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΩΣ Ε.Λ.Π. ΜΕ Δ.Λ.Π.

##### 3.3.1.1. ΕΓΓΡΑΦΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ (ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ 20, 21, 22, 23)

Η παρακάτω εγγραφή είναι ίδια και στο Ε.Λ.Π. και στα Δ.Λ.Π. το μόνο σημείο στο οποίο διαφέρει είναι ο τρόπος υπολογισμού του ποσού που θα χρεωθεί και θα πιστωθεί.

*Εγγραφή 1: Εγγραφή αποθεμάτων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Αποθέματα	X	
		Αποτελέσματα εις νέο
		X

Σύμφωνα με το Ε.Λ.Π. η τιμή αποτίμησης είναι η χαμηλότερη τιμή μεταξύ του κόστους κτήσης και της τρέχουσας αξίας, ενώ σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 2 που αναφέρεται στα αποθέματα, η τιμή που αποτιμώνται αυτά είναι η χαμηλότερη τιμή μεταξύ του κόστους κτήσης και της καθαρής ρευστοποιήσιμης αξίας. Ακολουθεί ένας συγκεντρωτικός πίνακας για την αποτίμηση των αποθεμάτων είτε είναι εμπορεύματα είτε πρώτες ύλες.

Πίνακας 7: Υπολογισμός αποτίμησης των αποθεμάτων και συγκεκριμένα των εμπορευμάτων

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ					
Τιμή αποτίμησης με βάση τα Ε.Λ.Π.					
Ε.Λ.Π.	Κόστος κτήσης	>	Τρέχουσα αξία	=	Τρέχουσα τιμή
		<			Κόστος κτήσης
Τιμή αποτίμησης με βάση τα Δ.Λ.Π.					
Δ.Λ.Π.	Κόστος κτήσης	>	Καθαρή αξία ρευστοποίησης	=	Καθαρή αξία ρευστοποίησης
		<			Κόστος κτήσης

Παράδειγμα: Ο λογαριασμός των εμπορευμάτων, ως κόστος κτήσης αποτιμάται στις 10.000€ , ενώ η τρέχουσα αξία ανέρχεται στα 8.000 € και η καθαρή αξία ρευστοποίησης εκτιμάται στις 9.500 €. Τότε οι υπολογισμοί θα γίνουν ως εξής:

Πίνακας 8: Αποτίμηση εμπορευμάτων με βάση τα Ε.Λ.Π.

Ε.Λ.Π.			
Λογαριασμός Εμπορευμάτων	Κόστος κτήσης	Τρέχουσα αξία	Τιμή αποτίμησης
	10.000 €	8.000 €	8.000 €

Η τιμή αποτίμησης των εμπορευμάτων στη συγκεκριμένη εγγραφή είναι η χαμηλότερη τιμή μεταξύ του κόστους κτήσης και της τρέχουσας αξίας όπως αρχικά αναφέραμε στον Πίνακα 7.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση η αποτίμηση των εμπορευμάτων με βάση τα Ε.Λ.Π. θα γίνει στην τιμή της τρέχουσας αξίας, εφόσον είναι και η χαμηλότερη αξίας 8.000 €.

Πίνακας 9: Αποτίμηση εμπορευμάτων με βάση τα Δ.Λ.Π.

Δ.Λ.Π.			
Λογαριασμός Εμπορευμάτων	Κόστος κτήσης	Καθαρή αξία ρευστοποίησης	Τιμή αποτίμησης
	10.000 €	9.500 €	9.500 €

Άρα, η τιμή με την οποία θα γίνει η αποτίμηση στα Δ.Λ.Π., είναι η χαμηλότερη τιμή μεταξύ του κόστους κτήσης και της καθαρής αξίας ρευστοποίησης, όπως αναφέραμε και στον συγκεντρωτικό Πίνακα 7.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση η αποτίμηση των εμπορευμάτων με βάση τα Δ.Λ.Π. θα γίνει στην τιμή που αντιστοιχεί στην καθαρή αξία ρευστοποίησης, εφόσον είναι και η χαμηλότερης αξίας 9.500 €.

### 3.3.1.2. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Ο φόρος εισοδήματος, σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 12, διακρίνεται σε τρέχοντα και αναβαλλόμενο φόρο.

- ❖ Ο τρέχων φόρος εισοδήματος είναι το ποσό του φόρου που αφορά στο φορολογούμενο κέρδος της χρήσης.
- ❖ Ο αναβαλλόμενος φόρος υπολογίζεται επί όλων των προσωρινών διαφορών του ισολογισμού ( είναι η διαφορά μεταξύ λογιστικής αξίας και φορολογικά αναγνωρισμένης αξίας). Επιπλέον γίνεται με βάση τα ποσοστά φορολόγησης που αναμένεται να ισχύσουν στη χρήση που θα πραγματοποιηθεί η απαίτηση ή θα διακανονιστεί η υποχρέωση.<sup>7</sup>

Οι διακρίσεις (σε τρέχοντα και σε αναβαλλόμενο) του φόρου εισοδήματος δεν ισχύουν για τα ΕΛΠ.

- ❖ Για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που έχουν τα πλοία τους με ελληνική σημαία πληρώνουν φόρο βάσει των κόρων ολικής χωρητικότητας ανεξάρτητα αν έχουν κέρδη ή ζημιά, σύμφωνα με το Ν. 27/1975. Με την πληρωμή του παραπάνω φόρου η επιχείρηση δεν υποχρεούται σε καμία άλλη φορολογική υποχρέωση που έχει σχέση με τη φορολογία εισοδήματος από ναυτιλιακές δραστηριότητες. Τα κέρδη από τις μη ναυτιλιακές δραστηριότητες, εάν υπάρξουν, φορολογούνται σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 12. Ο υπολογισμός του φόρου εισοδήματος υπολογίζεται με βάση τα λογιστικά κέρδη της χρήσεως προσθέτοντας ή αφαιρώντας τις λογιστικές διαφορές. Αυτό μας δίνει ως αποτέλεσμα το φορολογητέο εισόδημα το οποίο πολλαπλασιάζουμε με τον φορολογικό συντελεστή.

Παράδειγμα: Σύμφωνα με τα Ε.Λ.Π. η εταιρεία υπολογίζει την αξία των αποσβέσεων των παγίων περιουσιακών στοιχείων σε 16.000 €, τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων της χρήσης ανήλθαν στα 60.000 €, η εταιρεία φορολογείται με συντελεστή 25%.

Σύμφωνα με τα Δ.Λ.Π. η εταιρεία υπολογίζει την αξία των αποσβέσεων των παγίων περιουσιακών στοιχείων σε 21.000 €, τα καθαρά αποτελέσματα ανέρχονται στα 50.000 €

*Πίνακας 10: Συνοπτικός πίνακας των δεδομένων*

Αποτελέσματα Ε.Λ.Π.	Αποτελέσματα Δ.Λ.Π.	Διαφορά
60.000 €	50.000 €	10.000 €

<sup>7</sup> Χύτης Ευάγγελος, 2014, Πανεπιστημιακές σημειώσεις του μαθήματος: Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, Τ.Ε.Ι. Ηπείρου

Πίνακας 11: Διαχωρισμός των αποτελεσμάτων ως αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση ή υποχρέωση

Φορολογικά Αποτελέσματα (Ε.Λ.Π.)	>	Λογιστικά Αποτελέσματα (Δ.Λ.Π.)	=	Αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση (στην διαφορά)
Φορολογικά Αποτελέσματα (Ε.Λ.Π.)	<	Λογιστικά Αποτελέσματα (Δ.Λ.Π.)	=	Αναβαλλόμενη φορολογική υποχρέωση (στην διαφορά)

Εφόσον τα αποτελέσματα με βάση τα Ε.Λ.Π. είναι μεγαλύτερο (>) από τα αποτελέσματα με βάση τα Δ.Λ.Π. τότε έχουμε την πρώτη περίπτωση (σύμφωνα με τον Πίνακα 11) άρα έχουμε αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση. Ενώ αν το αποτέλεσμα με βάση τα Δ.Λ.Π. είναι μεγαλύτερο από το αποτέλεσμα με βάση τα Ε.Λ.Π. τότε έχουμε τη δεύτερη περίπτωση, δηλαδή, αναβαλλόμενη φορολογική υποχρέωση.

Εγγραφή 2: Η εγγραφή που πραγματοποιείται με βάση τα Δ.Λ.Π.

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	2.500 €	
Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη		2.500 €

Το ποσό στη συγκεκριμένη εγγραφή προκύπτει από το ποσό της φορολογικής απαίτησης επί τον συντελεστή που φορολογείται η επιχείρηση. Πιο αναλυτικά  $10.000 * 25\% = 2.500 \text{ €}$ .

### 3.3.1.3. ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Εγγραφή 3: Λογιστική εγγραφή με βάση τα Ε.Λ.Π.

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Οικόπεδα	X	
Κτίρια – εγκαταστάσεις κτιρίων	X	
Έξοδα κτήσης ακινητοποιήσεων	X	
Διαθέσιμα		X

Το ποσό που θα πιστωθεί στα διαθέσιμα θα είναι η συνολική αξία του λογαριασμού των οικοπέδων, των κτιρίων – εγκαταστάσεις κτιρίων και των εξόδων κτήσεως των ακινητοποιήσεων τα οποία αφορούν ιδιοχρησιμοποιούμενα ακίνητα και λοιπά ενσώματα πάγια στοιχεία εκτός από τα

ακίνητα επένδυσης ή προορίζονται για πώληση.

Παράδειγμα: αν η αξία οικοπέδου είναι 270.000 €, η αξία του κτιρίου είναι 530.000 € και τα συμβολαιογραφικά έξοδα είναι 10.000 €, τα οποία χρεώνονται σαν ξεχωριστός λογαριασμός και όχι ενσωματωμένος στην αξία του οικοπέδου και του κτιρίου, το ποσό που θα πρέπει να πληρωθεί και ταυτόχρονα να πιστωθεί σύμφωνα με τα Ε.Λ.Π. είναι 810.000 €.

*Εγγραφή 4: Λογιστική εγγραφή με βάση τα Δ.Λ.Π.*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Οικόπεδα	X	
Κτίρια – εγκαταστάσεις κτιρίων	X	
Διαθέσιμα		X

Με τα δεδομένα που έχουμε από τη λογιστική εγγραφή των Ε.Λ.Π. με τα ίδια ποσά θα καταχωρίσουμε και σε αυτή την εγγραφή, με την διαφορά, όμως, ότι το Δ.Λ.Π. 16 που αναφέρεται στις ενσώματες ακινητοποιήσεις, τα έξοδα κτήσεως και ακινητοποιήσεων θα ενσωματωθούν στην αξία των οικοπέδων και στην αξία των κτιρίων ή στις εγκαταστάσεις των κτιρίων. Πιο αναλυτικά, η αξία του οικοπέδου θα είναι 272.500 € αντί 270.000 € και η αξία του κτιρίου θα είναι 537.500 € αντί 530.000 €, διότι προστέθηκε η αξία των εξόδων αναλογικά.

Αρχικά, υποθέτουμε ότι η συνολική αξία ενός κτιρίου είναι 530.000 € και ότι το έχουν αγοράσει 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου. Επιπλέον δεδομένο είναι ότι η επιχείρηση θα το χρησιμοποιήσει για τα επόμενα 4 έτη και ο συντελεστής απόσβεσης είναι 15% . Ζητείται να υπολογιστούν οι αποσβέσεις του μηχανήματος για τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του με τη σταθερή μέθοδο τόσο με τα Ελληνικά όσο και με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα.

Υπολογισμός με βάση τα Ε.Λ.Π.

Αξία κτήσης \* Συντελεστή απόσβεσης = 530.000 \* 15% = 79.500 € Ετήσια απόσβεση

Υπολογισμός με βάση τα Δ.Λ.Π.

Αξία κτήσης / Χρόνια που θα χρησιμοποιηθεί = 530.000 / 4 = 132.500 € Ετήσια απόσβεση

Η

(1/4) \* 100 = 25% Συντελεστής ετήσιας απόσβεσης

Αξία κτήσης \* Συντελεστή απόσβεσης = 530.000 \* 25% = 132.500 € Ετήσια απόσβεση

❖ Επιπλέον στο Δ.Λ.Π. 16 αναφέρεται και ο τρόπος υπολογισμού των αποσβέσεων.

Ειδικότερα για την απόσβεση των πλοίων ισχύει ο Ν. 2932/01 που προσδιορίζει την ωφέλιμη ζωή του πλοίου από 30 – 35 έτη και αφορά την ικανότητα δρομολόγησης ακτοπλοϊκών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες. Όμως, με το Π.Δ. 124/2006, το οποίο εφαρμόζουν κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η NEL Lines, αναφέρεται σχετικά με την ωφέλιμη ζωή των πλοίων η οποία είναι από 30-40 έτη, από τον χρόνο ναυπήγησης του και η απόσβεση πραγματοποιείται με βάση τη σταθερή μέθοδο, εφόσον, όμως, έχουν προσαρμοστεί πλήρως με την συνθήκη της Στοκχόλμης.

### 3.3.1.4. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ (LEASING)

Το παράδειγμα που ακολουθεί θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε τη διαφορά της εγγραφής σύμφωνα με τα Ε.Λ.Π. και σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 17. Αρχικά η αγορά του πλοίου με σύμβαση Leasing είναι συνολικής αξίας 400.000 €, η διάρκεια σύμβασης είναι 4 έτη, το ετήσιο μίσθωμα που θα καταβάλλει η επιχείρηση είναι 100.000 €, ενώ η αρχική αξία του πλοίου ανέρχεται στα 360.000€ .

*Εγγραφή 5: Λογιστική εγγραφή με βάση τα Ε.Λ.Π.*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Πλοία	X	
Διαθέσιμα		X

Στην συγκεκριμένη εγγραφή θα καταχωρούμε το ποσό των 100.000 € για κάθε χρόνο ξεχωριστά τη στιγμή που θα παραλαμβάνουμε το τιμολόγιο από την εταιρεία που έχουμε πραγματοποιήσει τη μίσθωση.

*Εγγραφή 6: Λογιστική εγγραφή με βάση τα Δ.Λ.Π.*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Πλοία	X	
Έξοδα επόμενων χρήσεων	X	
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από χρηματοδοτικές μισθώσεις		X

Η παραπάνω εγγραφή καταγράφεται εφόσον η εταιρεία υπογράψει για τη συγκεκριμένη σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Αυτή η εγγραφή δεν καταχωρείται στα Ε.Λ.Π. Πιο αναλυτικά, το ποσό που θα χρεώσουμε στον λογαριασμό «πλοία» είναι 360.000 €, όσο είναι η αρχική αξία του

πλοίου, με το ποσό των 40.000 € θα χρεώσουμε τα έξοδα των επομένων χρήσεων που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της αρχικής αξίας και της αξίας που θα πληρώσει η επιχείρηση με τη μίσθωση δηλαδή  $400.000 - 360.000 = 40.000$  €. Ολοκληρώνοντας την εγγραφή αυτή θα πιστώσουμε τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από χρηματοδοτικές μισθώσεις με το αντίστοιχο ποσό που έχουμε χρεώσει συνολικής αξίας 400.000 €.

*Εγγραφή 7: Πληρωμή μισθώματος*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από χρηματοδοτικές μισθώσεις	X	
Διαθέσιμα		X

Τη συγκεκριμένη εγγραφή την καταχωρούμε με το ποσό των 100.000 €, το οποίο είναι το ποσό που πληρώνει η επιχείρηση για κάθε χρόνο για τη συγκεκριμένη μίσθωση.

*Εγγραφή 8: Τόκοι κ διαφορά έξοδα κατά τη μίσθωση*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Τόκοι & συναφή έξοδα για χρηματοδοτικές μισθώσεις	X	
Έξοδα επομένων χρήσεων		X

Την παραπάνω εγγραφή την καταχωρούμε με το ποσό των  $(400.000 - 360.000 = 40.000 / 4) = 10.000$  €, το οποίο είναι το ποσό που πληρώνει η επιχείρηση για κάθε χρόνο για τα έξοδα της συγκεκριμένης μίσθωσης.

Με την παραλαβή και την πληρωμή του τιμολογίου της εταιρείας leasing η επιχείρηση πραγματοποιεί τις παραπάνω δυο λογιστικές εγγραφές.

### **3.3.2. ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Όλες οι επιχειρήσεις μπορούν να εφαρμόσουν το δικό τους λογιστικό σχέδιο, θα πρέπει να είναι προσεκτικές, ώστε να μην παραβιάσουν τους βασικούς κανόνες του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου. Εκτός από το κλαδικό λογιστικό σχέδιο οι ναυτιλιακές εταιρείες και συγκεκριμένα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες με τις οποίες ασχολούμαστε σε αυτή την εργασία, καταγράφουν τις καθημερινές δραστηριότητες τους με κάποιες διαφορές.

Στο επόμενο υποκεφάλαιο έχουμε συγκεντρώσει εκείνες τις εγγραφές, οι οποίες καταχωρούνται με διαφορετικούς λογαριασμούς από ό,τι οι υπόλοιπες επιχειρήσεις.



### 3.3.2.1. ΕΓΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

Τη συγκεκριμένη εγγραφή την καταγράφουν εφόσον κάποιος επιβάτης μαζί με το Ι.Χ. αυτοκίνητό του θέλει να επιβιβαστεί στο καράβι. Στην Ελλάδα έχουμε πολλές τέτοιες περιπτώσεις, όπως είναι η επιβίβαση του πελάτη μαζί με το αυτοκίνητο του θέλοντας να κάνει το ταξίδι Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα. Σύμφωνα με αυτό το παράδειγμα η εγγραφή που θα πραγματοποιηθεί είναι η πρώτη. Εφόσον, όμως, ο επιβάτης είναι επαγγελματίας οδηγός και θέλει να πραγματοποιήσει το συγκεκριμένο ταξίδι με το φορτηγό του, τότε θα το καταχωρίσουμε σύμφωνα με τη δεύτερη εγγραφή. Παρατηρούμε ότι υπάρχουν διαφορετικοί λογαριασμοί αν και στα δυο παραδείγματα έχουμε έναν επιβάτη και ένα μεταφορικό μέσο. Οι διαφορετικοί λογαριασμοί καταχωρούνται κατά αυτόν τον τρόπο ώστε να γνωρίζει η επιχείρηση από πού προέρχονται τα συγκεκριμένα έσοδα.

*Εγγραφή 9: Κατά την έκδοση των εισιτηρίων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Πελάτες (Πρακτορεία)	X	
Έσοδα (Επιβατών – Ι.Χ.)		X
Πελάτες (Αυτοκινητιστές)	X	
Έσοδα (Φορτηγών)		X

**Και κατά την είσπραξη:**

Εφόσον εκδοθεί το εισιτήριο και παραλάβουμε τα χρήματα από τον επιβάτη τότε στο ημερολόγιο της η εταιρεία καταγράφει την παρακάτω εγγραφή, ώστε να πιστωθεί ο λογαριασμός «πελάτες» και να «κλείσει», ενώ θα χρεωθεί το ταμείο για να δείξουμε τη συγκεκριμένη είσπραξη χρημάτων με το αντίστοιχο ποσό βέβαια.

*Εγγραφή 10: Είσπραξη χρημάτων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Ταμείο	X	
Πελάτες		X

### 3.3.2.2. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΣΟΔΑ ON BOARD

Η συγκεκριμένη εγγραφή πραγματοποιείται όταν ο επιβάτης πραγματοποιήσει μια αγορά

από το καράβι όπως για παράδειγμα κάποιο φαγητό, καφέ ή νερό. Τότε το καράβι έχει έσοδα τα οποία καταχωρούνται στο ταμείο και αυτό που πιστώνεται είναι ο λογαριασμός των εσόδων και συγκεκριμένα το μέρος από όπου έγινε η αγοραπωλησία.

*Εγγραφή 11: Έσοδα on board*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Ταμείο	X	
Έσοδα από μπαρ & εστιατόρια		X

**3.3.2.3. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΛΗ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Αυτή η εγγραφή καταγράφει λιμενικές δαπάνες που αποτελούν σταθερό κόστος για το ταξίδι. Αυτά τα έξοδα γίνονται όταν το καράβι πρέπει να «δέσει» σε κάποιο λιμάνι. Τότε υπάρχουν κάποια έξοδα για την επιχείρηση. Πιο αναλυτικά, είναι τα πλοηγικά, δηλαδή, όταν υπάρχει κάποιος πιλότος ο οποίος δίνει εντολές στο πλήρωμα για το πώς θα κινηθεί το πλοίο μέσα στο λιμάνι, πού και πώς θα γίνει η πρόσδεσή του. Ένα ακόμη έξοδο είναι η χρήση της προβλήτας όπου χρεώνεται στην επιχείρηση. Διαφέρει, όμως, ανάλογα με την θέση που έχει, τα μέτρα που καταλαμβάνει και για το πόσο διάστημα θα είναι αγκυροβολημένο το καράβι εκεί. Άλλες δαπάνες μπορεί να είναι η ρυμούλκηση και τα τέλη φάρων. Τα παραπάνω έξοδα θα χρεωθούν, ενώ θα πιστωθούν στον λιμένα στον οποίο πραγματοποιούνται αυτά τα έξοδα.

*Εγγραφή 12: Έξοδα και τέλη λιμένων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Έξοδα λιμένων	X	
Πιστωτές (Οργανισμοί λιμένων)		X

**3.3.2.4. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Για να λειτουργήσει και να πραγματοποιήσει το ταξίδι του το πλοίο θα πρέπει να προμηθευτεί καύσιμα. Σε αυτή την περίπτωση το λογιστήριο της επιχείρησης χρεώνει τον λογαριασμό των αγορών και συγκεκριμένα fuel ή diesel ή κάποιο λιπαντικό και πιστώνεται ο λογαριασμός των προμηθευτών, όταν θα εξοφλήσουμε τους προμηθευτές μας θα το χρεώσουμε για να «κλείσει» ο λογαριασμός και θα πιστώσουμε το ταμείο της εταιρείας.

*Εγγραφή 13: Αγορά καυσίμων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Αγορές (ανά κατηγορία: Fuel/Diesel/Λιπαντικά)	X	
		X

Προμηθευτές		
-------------	--	--

### 3.3.2.5. ΕΓΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Για τη σωστή λειτουργία της επιχείρησης και την ασφαλή μετακίνηση των πελατών, η επιχείρηση θα πρέπει να ασφαλίζει τα πλοία της. Αυτό, βέβαια, είναι ένα λειτουργικό κόστος για την επιχείρηση το οποίο είναι απαραίτητο. Σαν δαπάνες ασφαλιστικής μπορούμε να θεωρήσουμε τις δαπάνες για ασφαλιστικούς και μη ασφαλιστικούς κινδύνους, ακόμη και οι ασφάλειες κήτους και μηχανών και P & I Club που καλύπτουν κινδύνους και απώλειες από τη μη λειτουργία του πλοίου είτε από απεργία είτε από αδυναμία λειτουργίας και τις αποζημιώσεις πληρώματος και επιβαινόντων.

*Εγγραφή 14: Ασφάλιστρα πλοίων*

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	ΧΡΕΩΣΗ	ΠΙΣΤΩΣΗ
Έξοδα ασφαλίσεων	X	
Προμηθευτές (Ασφαλιστές)		X

## **4.ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ**

### **4.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ**

#### **4.1.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

##### **4.1.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Κυκλοφορούν ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

**Τι δείχνει** την σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του ισολογισμού για το ίδιο χρονικό διάστημα από την έναρξη ενός ισολογισμού και όχι την ικανότητα που έχει η επιχείρηση να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Αυτός ο δείκτης χαρακτηρίζεται την επιχειρηματική προσωπικότητα που έχει η επιχείρηση σαν επιθετική ή συντηρητική.

**Που χρησιμοποιείται** στην αξιολόγηση της βραχυπρόθεσμη ρευστότητα της επιχείρησης αλλά και στην διατήρηση του δείκτη αυτού, από την διοίκηση, σε ορθολογικά επίπεδα.

##### **4.1.1.2. ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Κυκλοφορούν ενεργητικό – Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση των ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελώντας έτσι μια πιο αυστηρή μέτρηση της ικανότητας της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες υποχρεώσεις χωρίς των να καταφύγει σε πρόσθετο δανεισμό.

**Που χρησιμοποιείται** στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της απόδοσης του τμήματος των πωλήσεων σύμφωνα πάντα με τους όρους των πωλήσεων.

#### **4.1.2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

##### **4.1.2.1. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Κόστος πωληθέντων}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

**Τι δείχνει** πόσες φορές μέσα στη χρήση ανακυκλώνονται τα υπόλοιπα του λογαριασμού «Υποχρεώσεις». Σε ημέρες δείχνει το διάστημα που απαιτείται για να αποπληρώσει η επιχείρηση

τις υποχρεώσεις της.

#### **4.1.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ**

360

ΤΥΠΟΣ :

Κυκλοφοριακή ταχύτητα υποχρεώσεων

**Τι δείχνει** σε ημέρες πόσες φορές η επιχείρηση εξοφλεί τους προμηθευτές της μέσα σε μια οικονομική περίοδο.

#### **4.1.2.3. ΗΜΕΡΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

360

ΤΥΠΟΣ :

Κυκλοφοριακή ταχύτητα απαιτήσεων

**Τι δείχνει** πόσες φορές μέσα στη διαχειριστική περίοδο ανακυκλώνεται ο λογαριασμός «Απαιτήσεις» και είναι βοηθητικός για την αξιολόγηση των αριθμοδεικτών της ρευστότητας. Σε μέρες δείχνει το διάστημα που απαιτείται για την είσπραξη των υπολοίπων αυτών.

**Που χρησιμοποιείται** συμπληρωματικά με τους αριθμοδείκτες ρευστότητας για την αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης προς τους πελάτες της και τους ανταγωνιστές της γενικότερα. Χρησιμεύει στην αξιολόγηση της απόδοσης της πολιτικής του τμήματος των πωλήσεων καθώς και την πίστωση των πελατών και του τμήματος εισπράξεων.

#### **4.1.2.4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ**

Πωλήσεις

ΤΥΠΟΣ :

Σύνολο ενεργητικού

**Τι δείχνει** Το σχετικό μέγεθος του συνόλου του ενεργητικού σε σύγκριση με τον κύκλο εργασιών της επιχείρησης ή την κυκλοφορία του ενεργητικού.

**Που χρησιμοποιείται** στη εκτίμηση της εντατικότητας με την οποία η επιχείρηση χρησιμοποιεί και εκμεταλλεύεται τα περιουσιακά στοιχεία της προς επίτευξη των πωλήσεων.

### 4.1.3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### 4.1.3.1. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ)

Καθαρά κέρδη προ φόρων  
ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Καθαρά κέρδη προ φόρων}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

**Τι δείχνει** την αναλογία των καθαρών κερδών της χρήσης προς το μέσο όρο των ιδίων κεφαλαίων που είχε στη διάθεσή της η επιχείρηση σε μια χρήση.

**Που χρησιμοποιείται** η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων χρησιμεύει στην εκτίμηση της ικανοποιητικής ή μη αμοιβής των κεφαλαίων των ιδιοκτητών σε μια επιχείρηση σε συνδυασμό με τον κίνδυνο ο οποίος στην απλή σύγκριση των αριθμοδεικτών είναι ο ίδιος για όλες τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον ίδιο κλάδο.

#### 4.1.3.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Καθαρά κέρδη προ φόρων  
ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Καθαρά κέρδη προ φόρων}}{\text{Σύνολο κεφαλαίων}}$$

**Τι δείχνει** την κερδοφορία που προσφέρουν τα συνολικά διαθέσιμα κεφάλαια και την ικανότητα της διοίκησης να πραγματοποιεί κέρδη με αυτά.

#### 4.1.3.3. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ)

Καθαρά κέρδη προ φόρων  
ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Καθαρά κέρδη προ φόρων}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

**Τι δείχνει** την αναλογία των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης προ χρηματοοικονομικών φόρων της επιχείρησης προς το σύνολο ενεργητικού και μετρά την αποδοτικότητα των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης.

**Που χρησιμοποιείται** για την εκτίμηση της απόδοσης των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και στην αύξηση της διαγνωστικής διαπεραστικότητας των γενικών αριθμοδεικτών αποδοτικότητας των ιδίων και των ξένων κεφαλαίων.

#### 4.1.3.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

Σύνολο ενεργητικού  
ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Σύνολο ενεργητικού}}{\text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}}$$

**Τι δείχνει** την επίδραση που ασκεί η χρήση των δανειακών κεφαλαίων πάνω στην αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης.

**Που χρησιμοποιείται** για την σύγκριση των ξένων κεφαλαίων σε σχέση με ίδια κεφάλαια της επιχείρησης. Αυτός ο αριθμοδείκτης αν μας δώσει όσο αποτέλεσμα ένα ποσό μεγαλύτερο της μονάδος τότε η επίδραση των δανειακών κεφαλαίων είναι θετική στα κέρδη της επιχείρησης.

#### **4.1.3.5. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Μικτά κέρδη}}{\text{Συνολικές πωλήσεις}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση των μικτών αποτελεσμάτων προς τις καθαρές πωλήσεις.

**Που χρησιμοποιείται** ο δείκτης μετρά την αποδοτικότητα των πωλήσεων μιας επιχείρησης και δείχνει πόσο αποτελεσματικά λειτουργεί το τμήμα των πωλήσεων και το τμήμα του marketing να διαμορφώνει συμφέρουσες τιμές στην αγορά αλλά και το τμήμα των προμηθειών ή παραγωγής να ελέγχει το κόστος των προϊόντων. Ακόμη είναι μια ένδειξη της αποδοτικότητας της επιχείρησης αφού ένα μικρό ποσοστό μικτού κέρδους δεν αφήνει πολλά περιθώρια για την κάλυψη των υπολοίπων εξόδων και της εμφάνισης καθαρού κέρδους

#### **4.1.3.6. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Καθαρά κέρδη}}{\text{Συνολικές πωλήσεις}}$$

**Τι δείχνει** το καθαρό κέρδος της επιχείρησης από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Είναι ίδιος με τον προηγούμενο αριθμοδείκτη διαφέρει όμως από το μικτό κέρδος διότι από τον αριθμητή αυτό του αριθμοδείκτη έχουν αφαιρεθεί οι τόκοι και οι φόροι.

**Που χρησιμοποιείται** για την αξιολόγηση της επιχείρησης για το πόσο αποτελεσματική και επικερδή είναι στο τμήμα των πωλήσεων σε σύγκριση με το μέσο δείκτη του κλάδου στον οποίο ανήκει.

#### **4.1.4. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

##### **4.1.4.1. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Ξένα κεφάλαια}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων προς τα ξένα κεφάλαια και πιο συγκεκριμένα το

επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης της επιχείρησης. Όσο αυξημένος είναι ο δείκτης τόσο υπερχρεωμένη είναι η επιχείρηση

**Που χρησιμοποιείται** από τους δανειστές της επιχείρησης να εκτιμήσουν τον βαθμό ασφάλειας που εξασφαλίζουν από τα ίδια κεφάλαια, από τη διοίκηση και τους μετόχους για να αξιολογήσουν τη χρήση κεφαλαιακής μόχλευσης ή όπως χαρακτηρίζεται διεθνώς trading on the equity.

#### **4.1.4.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΓΙΩΝ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{Καθαρή αξία παγίων}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων και της καθαρής αξίας των παγίων της επιχείρησης.

**Που χρησιμοποιείται** για τον προσδιορισμό του τρόπου χρηματοδότησης των παγίων και είναι μια ένδειξη άνεσης που έχει η επιχείρηση σε κεφάλαια κίνησης, αφού όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης από την μονάδα τόσο η επιχείρηση μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της από τα ίδια κεφάλαια.

#### **4.1.4.3. ΒΑΘΜΟΣ ΠΑΓΙΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΤΥΠΟΣ : 
$$\frac{\text{Καθαρή αξία παγίων}}{\text{Σύνολο παθητικού}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση του πάγιου ενεργητικού με το σύνολο του ενεργητικού/ παθητικού και τον βαθμό στον οποίο τα κεφάλαια έχουν επενδυθεί στα πάγια στοιχεία.

**Που χρησιμοποιείται** αντανακλά στο βαθμό στον οποίο τα κεφάλαια που άντλησε η επιχείρηση έχουν επενδυθεί για την απόκτηση παγίων σε σύγκριση με τα βραχυπρόθεσμα περιουσιακά στοιχεία. Σε σύγκριση πάντα με τα ποσοστά του κλάδου στον οποίο ανήκει η κάθε επιχείρηση, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η υπερπαγιοποίηση σε μια επιχείρηση μπορεί να σημαίνει και έντοκο υπερδανεισμό καθώς και μεγάλες αποσβέσεις, έξοδα τα οποία μειώνουν την λογιστική απόδοση της επιχείρησης, εάν δεν ασχολείται πλήρως και εντατικά ο πάγιος εξοπλισμός της και αυτό μπορεί να ελεγχθεί με το δείκτη της ταχύτητας κυκλοφορίας των παγίων. Η υπερεπένδυση σε πάγια μπορεί να έχει επιπτώσεις στη ρευστότητα ειδικά αν δεν γίνεται σωστή αξιοποίηση των παγίων και οι αποσβέσεις διατίθενται για την εξυπηρέτηση των ξένων κεφαλαίων όπως γίνεται αντιληπτό από το δείκτη της χρηματοδότησης των παγίων.



#### 4.1.4.4. ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)

$$\text{ΤΥΠΟΣ : } \frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{Σύνολο παθητικού}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων προς το σύνολο των κεφαλαίων της επιχείρησης.

**Που χρησιμοποιείται** για την αξιολόγηση της βιωσιμότητας μια επιχείρησης. Χρησιμεύει, επίσης για την εκτίμηση της πιστοληπτικής ικανότητας δίνοντας ένα μέτρο κάλυψης που προσφέρει η επιχείρηση στους πιστωτές της. Ακόμη αυτός ο δείκτης, δίνει μια εικόνα αυτονομίας και ανεξαρτησίας από τα δανεικά κεφάλαια και από τους άλλους πιστωτές. Ένας αυξημένος δείκτης προδιαθέτει θετικά στοιχεία της ρευστότητας για τα επόμενα χρόνια διότι θα χρησιμοποιούνται ελάχιστα ξένα κεφάλαια σε περιόδους χαμηλής κερδοφορίας.

#### 4.1.4.5. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

$$\text{ΤΥΠΟΣ : } \frac{\text{Σύνολο αποσβέσεων στον ισολογισμό}}{\text{Αξία κτήσεως πλοίων}}$$

**Τι δείχνει** τη σχέση της αξίας κτήσης των πλοίων και των αποσβέσεων που έχουν γίνει μέχρι τώρα σ' αυτά.

**Που χρησιμοποιείται** στην εκτίμηση της παλαιότητας των πλοίων και την άμεση ανάγκη αντικατάστασης αυτών. Ακόμη χρησιμεύει στην εκτίμηση των αποσβέσεων σε μια πρόβλεψη των ταμειακών ροών της επιχείρησης.

## 4.2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

### 4.2.1. ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

#### 4.2.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ = ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ / ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	1,13	1,19	1,64	1,12	0,76	0,65	0,71	0,20	0,17	0,20
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	2,54	2,63	1,51	3,97	3,90	2,75	0,76	0,82	0,95	5,17
<b>N.E.A.</b>	0,54	1,43	1,79	0,71	0,58	2,40	1,08	0,72	2,01	0,88
<b>MINOAN</b>	0,56	0,86	0,31	1,20	0,38	1,29	0,83	0,18	0,62	0,81

**4.2.1.2. ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ = (ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ - ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ) / ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	1,02	1,07	1,50	1,01	0,68	0,58	0,63	0,18	0,16	0,19
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	2,45	2,32	1,50	3,91	3,84	2,55	0,72	0,80	0,93	5,10
<b>N.E.A.</b>	0,53	1,40	1,75	0,68	0,56	2,34	1,06	0,71	1,99	0,87
<b>MINOAN</b>	0,52	0,82	0,29	1,12	0,36	1,18	0,75	0,17	0,58	0,78

#### 4.2.2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

##### 4.2.2.1. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ = ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ / ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	0,47	0,55	0,63	0,70	0,67	0,66	0,62	0,51	0,44	0,39
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,12	0,13	0,16	0,61	0,68	0,73	0,72	0,66	0,76	0,69
<b>N.E.A.</b>	0,28	0,19	0,52	0,21	0,29	0,30	0,22	0,24	0,45	0,29
<b>MINOAN</b>	0,26	0,33	0,07	0,09	0,44	0,49	0,52	0,41	0,44	0,54

**4.2.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ = 360 / ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	763	651	568	515	536	546	580	703	821	929
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	6154	2647	2291	592	529	496	500	549	476	523
<b>N.E.A.</b>	1285	1932	694	1723	1225	1196	1604	1527	802	1243
<b>MINOAN</b>	1365	1090	5062	4128	815	737	690	881	815	669

**4.2.2.3. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ = ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ / Μ.Ο. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΔΙΕΤΙΑΣ (ΘΕΩΡΟΥΜΕ ΤΟ 2005 ΩΣ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ)**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>		0,49	0,58	0,61	0,69	0,64	0,69	0,61	0,51	0,43
<b>BLUE STAR FERRIES</b>		0,08	0,08	0,23	0,63	0,68	0,76	0,73	0,67	0,71
<b>N.E.A.</b>		0,33	0,22	0,39	0,19	0,32	0,25	0,21	0,35	0,41
<b>MINOAN</b>		0,29	0,35	0,07	0,10	0,44	0,48	0,51	0,82	0,48

**4.2.2.4. ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ= 360 / ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	1	3	9	0	0	4	11	15	7	18
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	579	1057	1273	176	204	230	266	329	257	220
<b>N.E.A.</b>	0	109	78	110	102	221	263	391	352	329
<b>MINOAN</b>	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0

**4.2.2.5. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = ΠΩΛΗΣΕΙΣ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	0,49	0,56	0,49	0,53	0,51	0,55	0,55	0,51	0,49	0,47
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,06	0,09	0,16	0,35	0,39	0,35	0,33	0,31	0,36	0,36
<b>N.E.A.</b>	0,23	0,17	0,28	0,17	0,22	0,22	0,35	0,33	0,32	0,32
<b>MINOAN</b>	0,26	0,29	0,05	0,06	0,26	0,28	0,33	0,28	0,31	0,33



### 4.2.3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### 4.2.3.1. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

4.2.3.1.1. Μ.Ο. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ = ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ / Μ.Ο. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΔΙΕΤΙΑΣ (ΘΕΩΡΟΥΜΕ ΤΟ 2005 ΩΣ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>		0,12	0,14	0,06	-0,03	-0,03	-0,85	-0,33	-2,74	7,43
<b>BLUE STAR FERRIES</b>		0,05	0,04	0,07	0,07	0,07	-0,03	-0,10	-0,01	0,03
<b>N.E.A.</b>		-0,29	0,56	-0,10	-0,60	-0,24	-0,55	-5,41	-7,74	-3,14
<b>MINOAN</b>		0,07	0,07	-0,01	-0,04	0,11	-0,16	-0,20	-0,36	-0,07

4.2.3.1.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΙΔΙΩΝ & ΞΕΝΩΝ) = ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	0,03	0,05	0,02	-0,01	-0,01	-0,19	-0,05	-0,16	-0,10	-0,05
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	-0,02	-0,06	0,00	0,02	0,04
<b>N.E.A.</b>	-0,07	0,20	-0,04	-0,15	-0,09	-0,18	-0,27	-0,38	-0,72	-0,31
<b>MINOAN</b>	0,02	0,03	-0,01	-0,02	0,05	-0,07	-0,07	-0,06	-0,03	0,00

*4.2.3.1.3. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ) = ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ*

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	0,03	0,05	0,02	-0,01	-0,01	-0,18	-0,05	-0,15	-0,10	-0,05
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	-0,02	-0,06	0,00	0,02	0,04
<b>N.E.A.</b>	-0,07	0,20	-0,04	-0,15	-0,09	-0,18	-0,27	-0,38	-0,72	-0,31
<b>MINOAN</b>	0,02	0,03	-0,01	-0,02	0,05	-0,07	-0,07	-0,06	-0,03	0,00

*4.2.3.1.4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ = ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΑΚΡ. ΠΑΘ. & ΙΔΙΩΝ ΚΕΦ / ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ*

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	0,26	0,30	0,51	0,45	0,42	0,32	0,30	0,83	0,36	-0,47
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,51	0,51	0,63	0,65	0,67	0,54	0,99	0,98	0,99	0,66
<b>N.E.A.</b>	0,20	0,58	0,55	0,35	0,25	0,52	0,31	-0,34	-0,57	0,19
<b>MINOAN</b>	0,37	0,41	0,57	0,45	0,98	0,47	0,48	0,97	0,49	2,24

*4.2.3.1.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΟΧΛΕΥΣΗ = ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ / ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ*

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	5,66	4,30	2,48	2,68	2,73	4,48	4,40	9,82	89,56	-26,22
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	3,30	2,05	2,78	1,66	1,62	1,66	1,65	1,63	1,58	1,63
<b>N.E.A.</b>	6,68	2,75	2,22	3,39	5,11	2,20	4,87	-7,70	2,76	8,77
<b>MINOAN</b>	3,15	2,62	2,44	2,49	2,09	2,30	2,61	3,13	2,50	2,11

#### 4.2.3.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ Ή ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

##### 4.2.3.2.1. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ = ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ / ΠΩΛΗΣΕΙΣ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	0,22	0,26	0,24	0,18	0,18	0,08	0,15	0,11	0,13	0,15
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,26	0,23	0,39	0,32	0,33	0,17	0,15	0,18	0,23	0,27
<b>N.E.A.</b>	0,05	-0,29	0,02	-0,13	0,05	-0,25	-0,49	-0,20	-0,12	-0,21
<b>MINOAN</b>	0,31	0,29	0,23	0,12	0,13	0,00	0,01	-0,01	0,14	0,14

*4.2.3.2.2. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ) = ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ / ΠΩΛΗΣΕΙΣ*

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	0,05	0,09	0,05	-0,02	-0,02	-0,34	-0,09	-0,30	-0,20	-0,11
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,26	0,27	0,16	0,12	0,12	-0,05	-0,18	-0,01	0,06	0,12
<b>N.E.A.</b>	-0,31	1,19	-0,16	-0,89	-0,39	-0,82	-0,78	-1,15	-2,23	-0,97
<b>MINOAN</b>	0,09	0,10	-0,11	-0,28	0,19	-0,24	-0,21	-0,21	-0,09	0,00

#### 4.2.4. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

##### 4.2.4.1. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ & ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ = ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	4,56	3,25	1,45	1,66	1,70	3,41	3,33	8,65	87,06	-26,89
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	2,30	1,05	1,78	0,66	0,62	0,66	0,65	0,63	0,58	0,63
<b>N.E.A.</b>	5,68	1,75	1,22	2,39	4,11	1,20	3,87	-8,70	1,76	7,77
<b>MINOAN</b>	2,15	1,62	1,44	1,49	1,09	1,30	1,61	2,13	1,50	1,11



#### 4.2.4.2.ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΑΓΙΩΝ = ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ / ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A.N.E.K.</b>	0,22	0,29	0,56	0,47	0,45	0,27	2,50	0,12	0,01	-0,05
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,54	0,54	0,90	0,82	0,86	0,85	0,86	0,89	0,97	0,89
<b>N.E.A.</b>	0,17	0,77	0,67	0,33	0,23	0,69	0,32	-0,23	0,60	0,17
<b>MINOAN</b>	0,34	0,43	0,45	0,46	0,59	0,52	0,46	0,36	0,45	0,53

**4.2.4.3.ΒΑΘΜΟΣ ΠΑΓΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ = ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΟ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	0,79	0,79	0,72	0,79	0,82	0,81	0,09	0,83	0,84	0,82
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	0,56	0,90	0,40	0,73	0,72	0,71	0,70	0,68	0,65	0,69
<b>N.E.A.</b>	0,87	0,47	0,68	0,89	0,84	0,66	0,64	0,55	0,60	0,65
<b>MINOAN</b>	0,93	0,88	0,91	0,88	0,81	0,83	0,84	0,88	0,88	0,89

**4.2.4.4.ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ) = ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ / ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	17,68%	23,24%	40,31%	37,27%	36,59%	22,34%	22,71%	10,18%	1,12%	-3,81%
<b>BLUE STAR FERRIES</b>	30,26%	48,68%	36,02%	60,39%	61,83%	60,22%	60,48%	61,25%	63,18%	61,51%
<b>N.E.A.</b>	14,98%	36,40%	45,11%	29,53%	19,58%	45,55%	20,55%	-12,99%	36,29%	12,95%
<b>MINOAN</b>	31,79%	38,18%	40,92%	40,18%	47,83%	43,49%	38,37%	31,90%	39,98%	47,49%

#### **4.2.4.5. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ = ΑΞΙΑ ΚΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ / ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>A.N.E.K.</b>	3,72	3,51	3,06	3,32	3,08	2,85	2,74	2,40	2,24	2,44
<b>BLUE</b>										
<b>STAR</b>	7,58	6,57	28,68	26,43	21,95	21,08	19,47	21,72	20,40	23,94
<b>FERRIES</b>										
<b>N.E.A.</b>	4,47	2,82	32,12	45,59	17,79	10,08	6,82	4,12	2,74	2,39
<b>MINOAN</b>	14,95	10,60	8,22	6,75	5,71	4,93	4,37	3,94	3,56	3,24

## 5.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ

### 5.1.ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

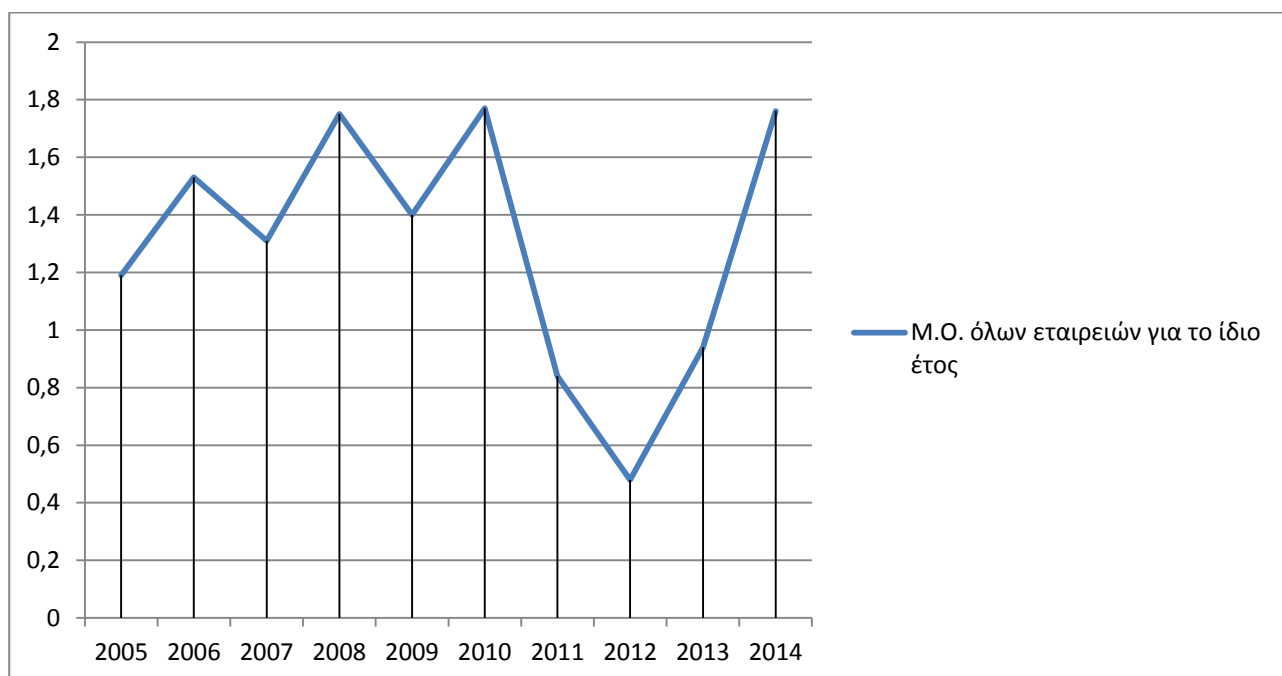
#### 5.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	1,13	2,54	0,54	0,56	1,19
	2006	1,19	2,63	1,43	0,86	1,53
	2007	1,64	1,51	1,79	0,31	1,31
	2008	1,12	3,97	0,71	1,20	1,75
	2009	0,76	3,90	0,58	0,38	1,40
	2010	0,65	2,75	2,40	1,29	1,77
	2011	0,71	0,76	1,08	0,83	0,84
	2012	0,20	0,82	0,72	0,18	0,48
	2013	0,17	0,95	2,01	0,62	0,94
	2014	0,20	5,17	0,88	0,81	1,76
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		0,78	2,50	1,21	0,70	

Ο αριθμοδείκτης της γενικής ρευστότητας δείχνει πόσες φορές μπορεί η εταιρεία να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με το διαθέσιμο κυκλοφορούν ενεργητικό της. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει το αποτέλεσμα να είναι ίσο με τη μονάδα ώστε να το καλύπτει ακριβώς. Ειδικά αν είναι μικρότερη από τη μονάδα η τιμή τότε δείχνει πιθανώς έλλειψη ρευστότητας, εάν όμως η τιμή είναι μεγαλύτερη της μονάδας τότε το κυκλοφορούν ενεργητικό υπερκαλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και έχει αυξημένη ρευστότητα. Στην περίπτωση που το αποτέλεσμα είναι αρκετά μεγάλο τότε δεν είναι ένα καλό αποτέλεσμα διότι δείχνει αδυναμία της εταιρείας να αξιοποιήσει τα χρηματικά της διαθέσιμα άλλα και να εισπράξει τις απαιτήσεις της.

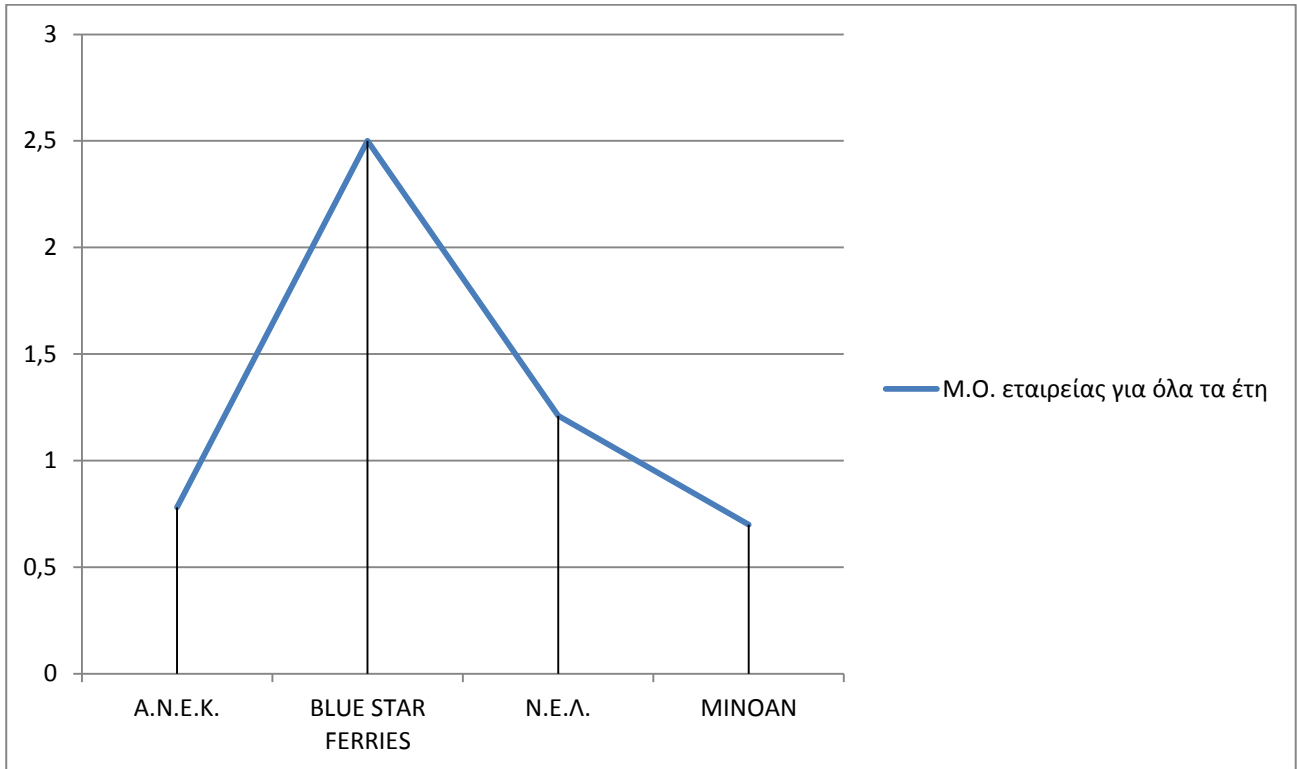
Εάν κρίνουμε από το διάγραμμα 5.1. ο κλάδος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σημειώνει την υψηλότερη (1,76) κατά μέσο όρο ρευστότητά του το 2014 , ενώ την χαμηλότερη (0,48) το 2012.

Διάγραμμα 5. 1:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο διάγραμμα 5.2. παρατηρούμε ότι η ναυτιλιακή εταιρεία Blue Star Ferries είναι αυτή που έχει τον υψηλότερο δείκτη, οποίος κυμαίνεται στο 2,50 , ενώ η ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN είναι αυτή με τον μικρότερο δείκτη, ο οποίος κυμαίνεται στο 0,70.

Διάγραμμα 5. 2:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



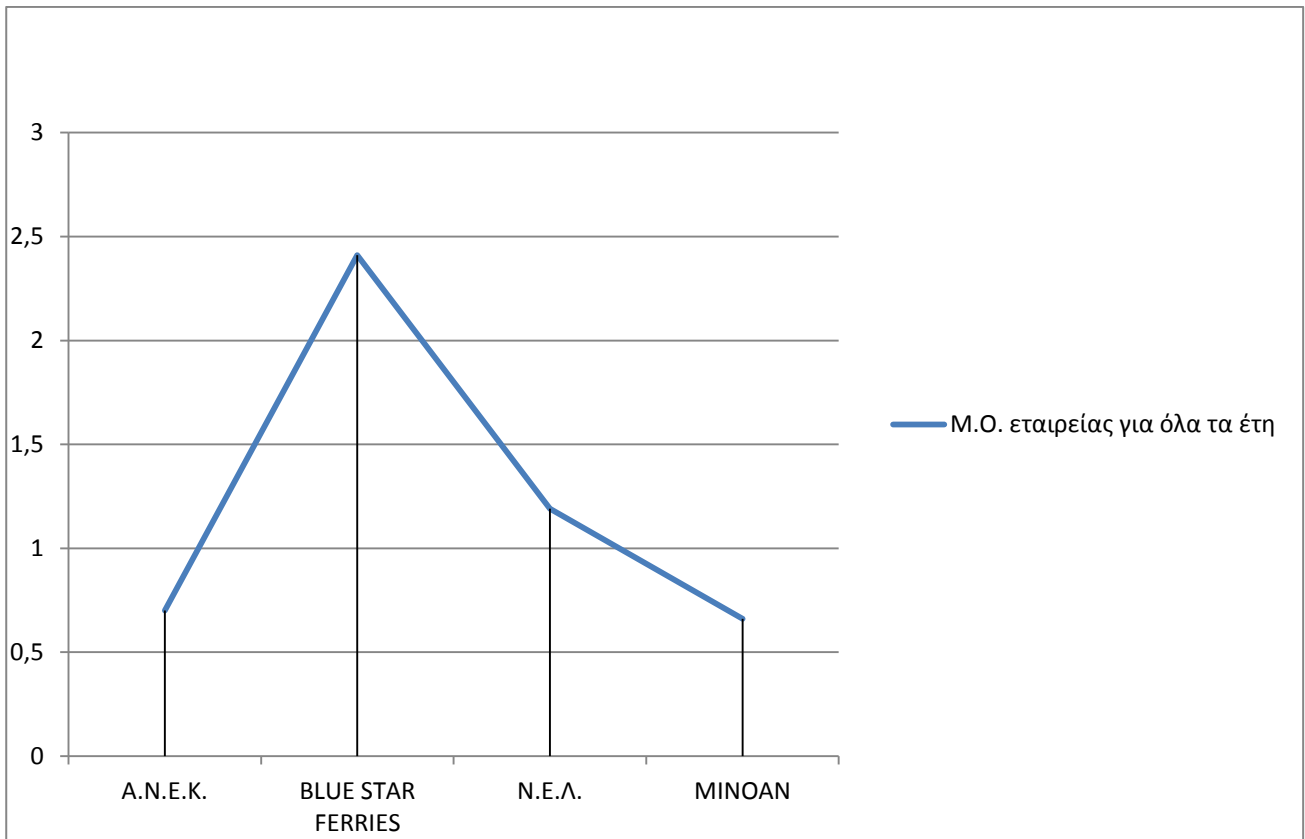
### 5.1.2 ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	1,02	2,45	0,53	0,52	1,13
	2006	1,07	2,32	1,40	0,82	1,40
	2007	1,50	1,50	1,75	0,29	1,26
	2008	1,01	3,91	0,68	1,12	1,68
	2009	0,68	3,84	0,56	0,36	1,36
	2010	0,58	2,55	2,34	1,18	1,66
	2011	0,63	0,72	1,06	0,75	0,79
	2012	0,18	0,80	0,71	0,17	0,47
	2013	0,16	0,93	1,99	0,58	0,91
	2014	0,19	5,10	0,87	0,78	1,73
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		0,70	2,41	1,19	0,66	

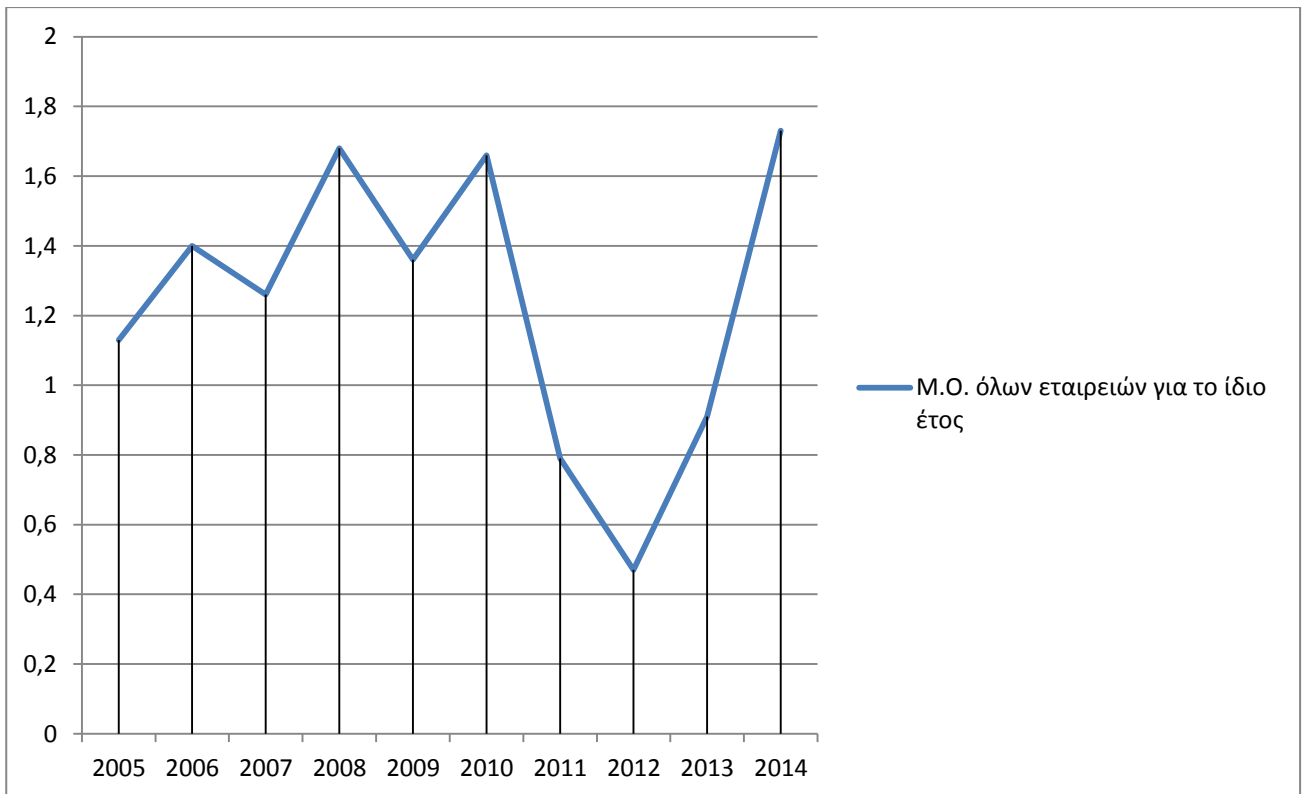
Για να θεωρηθεί ο δείκτης της ειδικής ρευστότητας ικανοποιητικός θα πρέπει να είναι λίγο μικρότερος της μονάδας. Είναι συγκριτικά ίδιος με τον δείκτη της γενικής ρευστότητας μόνο που στον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη έχουμε αφαιρέσει από τον αριθμητή το πόσο των αποθεμάτων.



Διάγραμμα 5. 3: Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Διάγραμμα 5. 4: Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



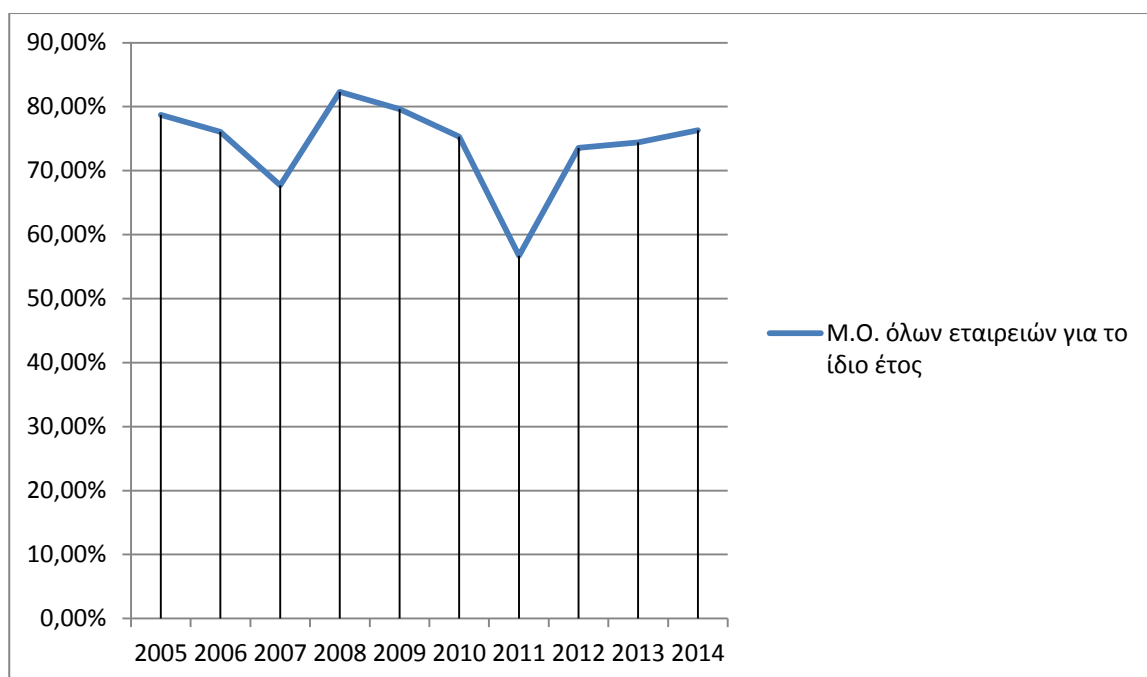
### 5.1.3. ΒΑΘΜΟΣ ΠΑΓΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	79,30%	55,61%	87,35%	92,58%	78,71%
	2006	78,84%	89,92%	47,41%	88,14%	76,08%
	2007	71,99%	40,13%	67,66%	91,11%	67,72%
	2008	78,66%	73,43%	89,47%	87,67%	82,31%
	2009	81,71%	72,16%	83,94%	80,70%	79,63%
	2010	81,38%	70,82%	66,07%	83,03%	75,33%
	2011	9,07%	70,36%	63,70%	83,68%	56,70%
	2012	82,65%	68,48%	55,38%	87,69%	73,55%
	2013	83,93%	65,33%	60,28%	88,16%	74,42%
	2014	81,93%	68,78%	65,29%	89,24%	76,31%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		72,95%	67,50%	68,65%	87,20%	

Ο αριθμοδείκτης του βαθμού παγιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων δείχνει το βαθμό στον οποίο τα κεφάλαια έχουν επενδυθεί σε πάγια στοιχεία. Για να μπορέσουμε να χαρακτηρίσουμε το αποτέλεσμα ως υπερπαγιοποίηση σε μια επιχείρηση θα συμβεί εφόσον έχει πάρει (έντοκο) υπερδανεισμό και έχει πραγματοποιήσει μεγάλες αποσβέσεις διότι αυτά είναι έξοδα τα οποία μειώνουν τη λογιστική απόδοση εφόσον δεν αξιοποιείται εντατικά ο πάγιος εξοπλισμός της όπου αυτό μπορεί να ελεγχθεί με το αριθμοδείκτη ανακύκλωσης παγίων.

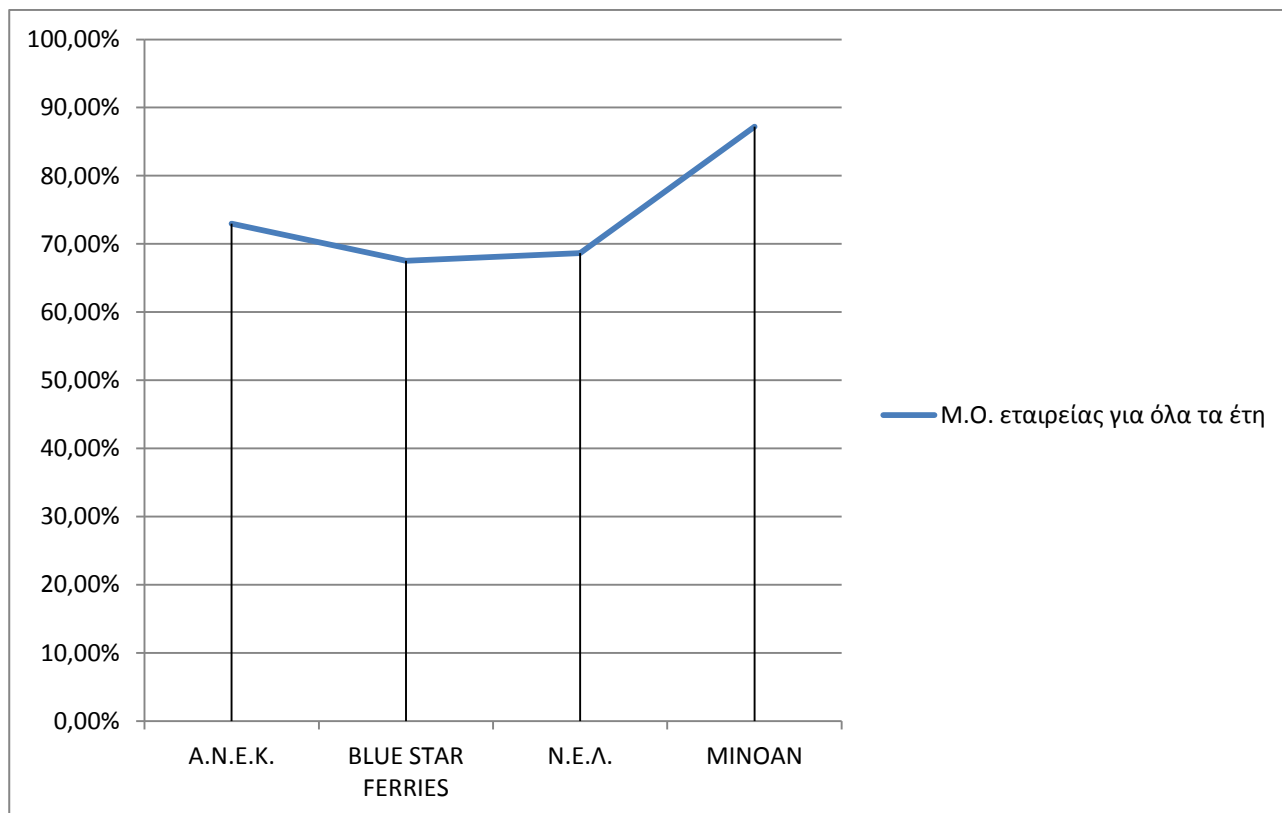
Όπως κρίνουμε από το διάγραμμα 5.5. ο κλάδος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων χαρακτηρίζεται ως εντάσεως πάγιας περιουσίας για τα έτη 2005-2014, διαφορετικά αν ο κλάδος παρουσίαζε ποσοστά κάτω του 50% θα χαρακτηριζόταν ως εντάσεως κυκλοφοριακής περιουσίας.

Διάγραμμα 5. 5:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Από το διάγραμμα 5.6. μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες με τις οποίες ασχολείται η συγκεκριμένη πτυχιακή χαρακτηρίζονται ως εντάσεως πάγιων περιουσίας. Πιο αναλυτικά η Α.Ν.Ε.Κ. με ποσοστό 72,95%, Blue Star Ferries με ποσοστό 67,50%, Ν.Ε.Λ. με ποσοστό 68,65% και η ΜΙΝΟΑΝ με ποσοστό 87.20%.

Διάγραμμα 5. 6:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



## 5.2. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

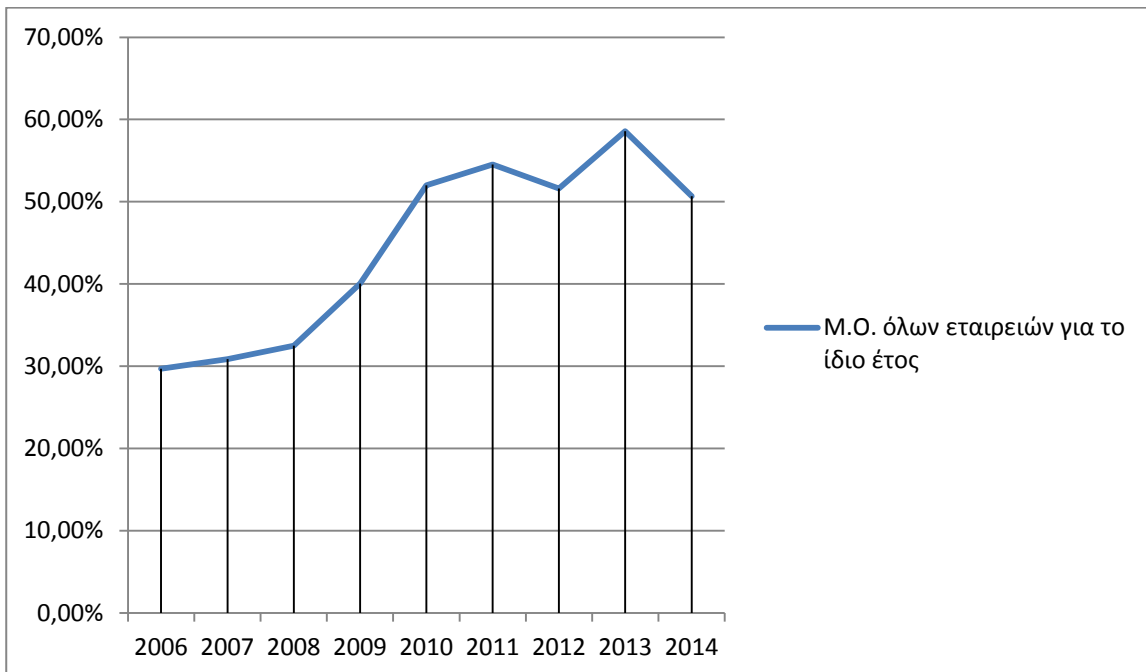
### 5.2.1. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΕΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005					
	2006	49,11%	8,00%	32,88%	28,81%	29,70%
	2007	58,33%	8,05%	22,36%	34,69%	30,86%
	2008	61,40%	22,91%	38,63%	7,02%	32,49%
	2009	68,98%	62,59%	19,09%	9,59%	40,06%
	2010	64,30%	67,68%	32,42%	43,65%	52,01%
	2011	68,95%	76,46%	25,13%	47,59%	54,53%
	2012	60,88%	73,34%	20,84%	51,37%	51,61%
	2013	50,71%	67,11%	34,78%	81,66%	58,57%
	2014	42,75%	70,84%	41,18%	47,97%	50,69%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		58,38%	56,42%	33,00%	43,50%	

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει τη μέση τιμή στην οποία εξοφλούνται οι υποχρεώσεις του κλάδου της ναυτιλίας. Ο αριθμοδείκτης αυτός θα πρέπει να διατηρείται σε μικρά ποσοστά για τις επιχειρήσεις ώστε να τις εμπιστεύονται οι προμηθευτές της.

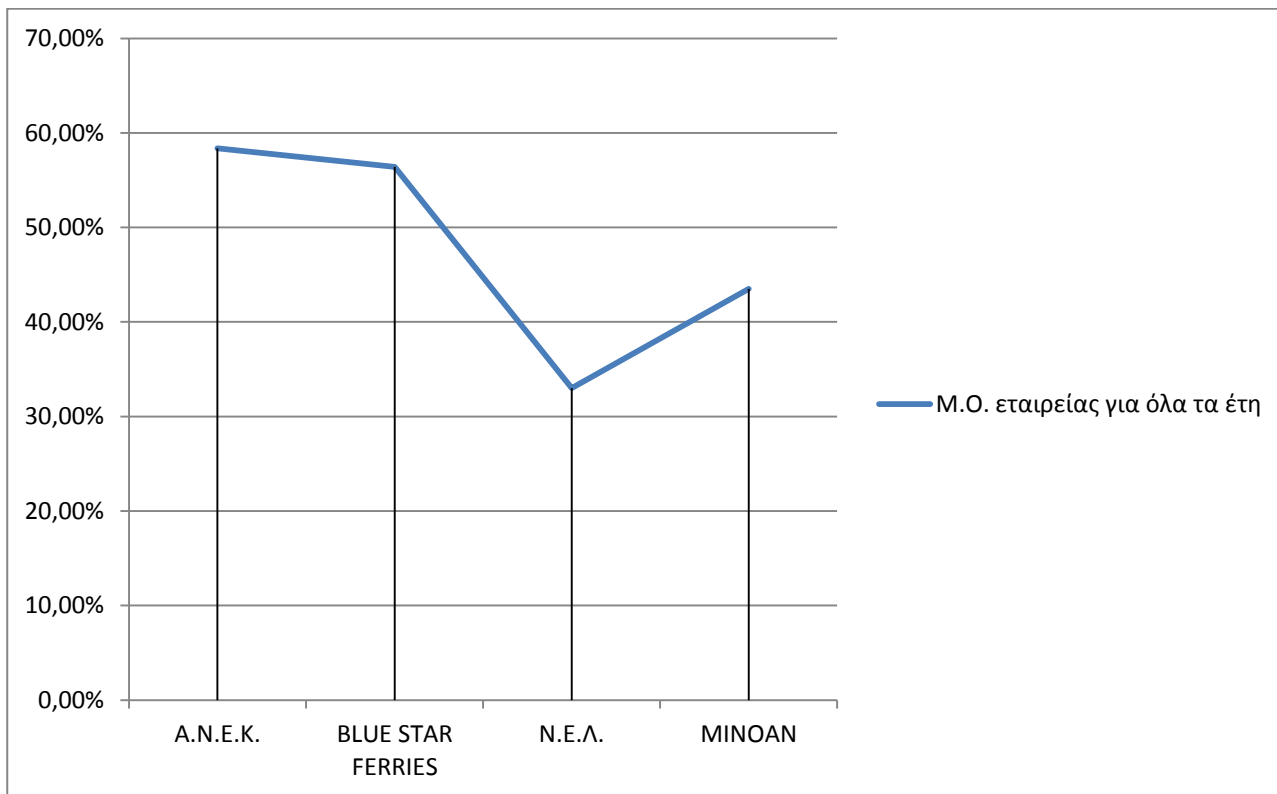
Αυτό που παρατηρούμε στο διάγραμμα 5.7. είναι ότι ο κλάδος σημειώνει αρκετά υψηλό ποσοστό την τελευταία πενταετία από το 2010 έως το 2014, με υψηλότερο το ποσοστό 58,57% για το 2013, και αυτό σημαίνει ότι δυσκολεύεται σαν κλάδος να είναι τυπικός στις υποχρεώσεις του, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό 29,70% το καταγράφει το 2006.

Διάγραμμα 5. 7:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο διάγραμμα 5.8. παρατηρούμε ότι η ναυτιλιακή εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ. παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό 58,35% με αποτέλεσμα να καθυστερεί να πληρώσει τις υποχρεώσεις της ενώ πιο τυπική στις υποχρεώσεις της είναι η ναυτιλιακή εταιρεία Ν.Ε.Λ. με ποσοστό 33%.

Διάγραμμα 5. 8:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



### 5.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

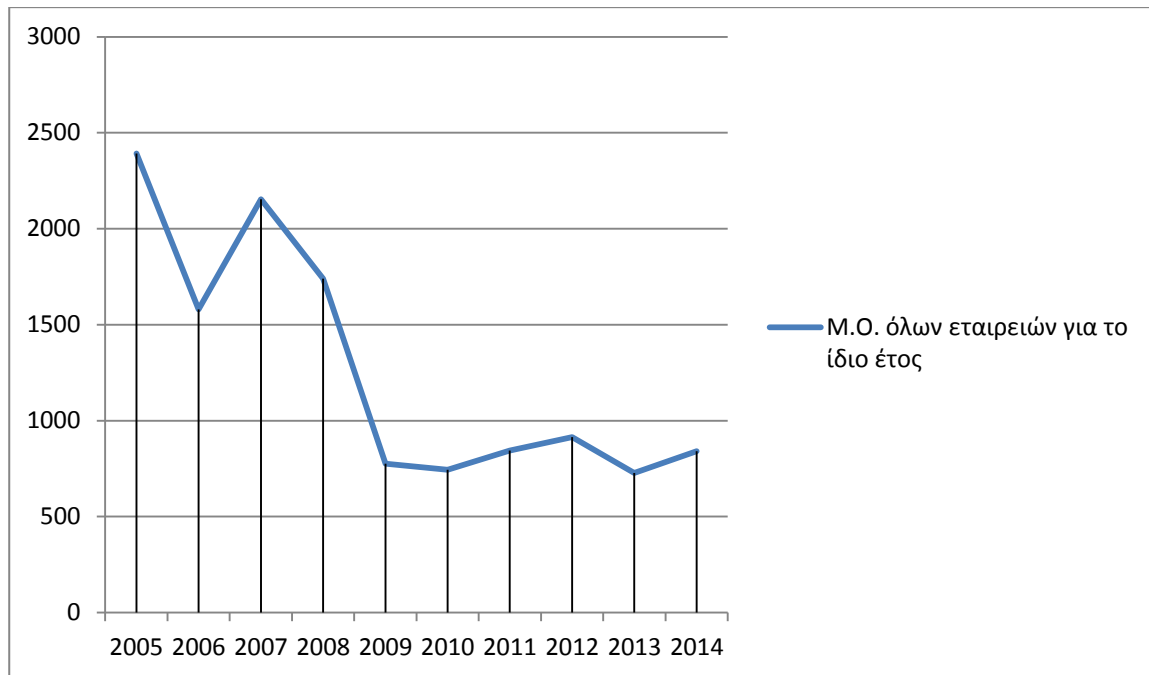
		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		<b>A.N.E.K.</b>	<b>BLUE STAR FERRIES</b>	<b>N.E.A.</b>	<b>MINOAN</b>	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	763	6154	1285	1365	2392
	2006	651	2647	1932	1090	1580
	2007	568	2291	694	5062	2154
	2008	515	592	1723	4128	1740
	2009	536	529	1225	815	776
	2010	546	496	1196	737	744
	2011	580	500	1604	690	844
	2012	703	549	1527	881	915
	2013	821	476	802	815	728
	2014	929	523	1243	669	841
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		661	1476	1323	1625	



Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει σε πόσες μέρες μέσα στη διαχειριστική περίοδο πληρώνονται οι υποχρεώσεις από την επιχείρηση.

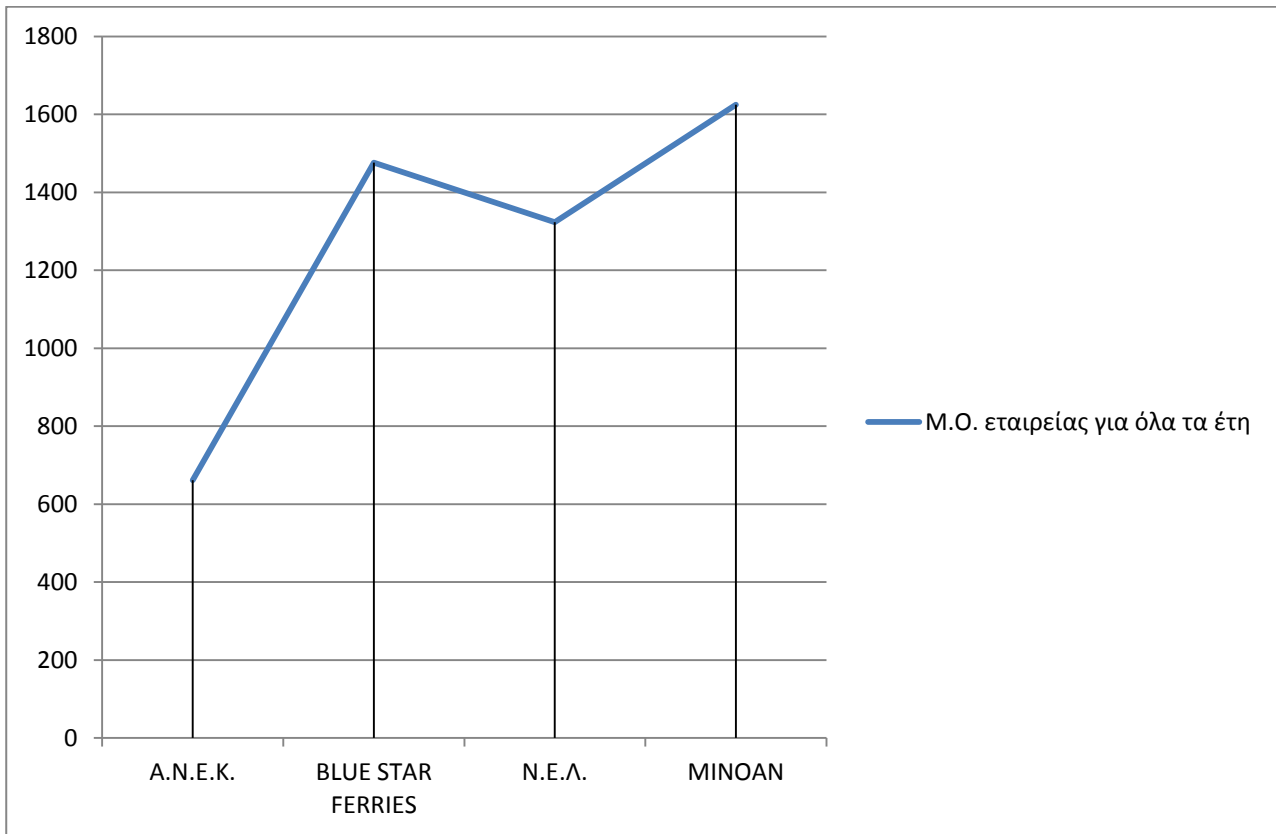
Στο διάγραμμα 5.9. βλέπουμε ότι από το 2005 έως το 2008 η κατά μέσο όρο πίστωση των προμηθευτών είναι στις 2.000 μέρες. Το 2009 παρατηρούμε μια έντονη μείωση στις 700 μέρες, ενώ από το 2010 έως το 2014 οι μέρες πίστωσης των προμηθευτών κυμαίνεται στις 800 μέρες.

Διάγραμμα 5. 9:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.10. η ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN είναι αυτή η οποία καθυστερεί να αποπληρώσει τους προμηθευτές της στις 1625 μέρες, ενώ πιο τυπική είναι η ναυτιλιακή εταιρεία A.N.E.K. διότι εξοφλεί τους προμηθευτές της κατά μέσο όρο σε 661 μέρες.

Διάγραμμα 5. 10:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



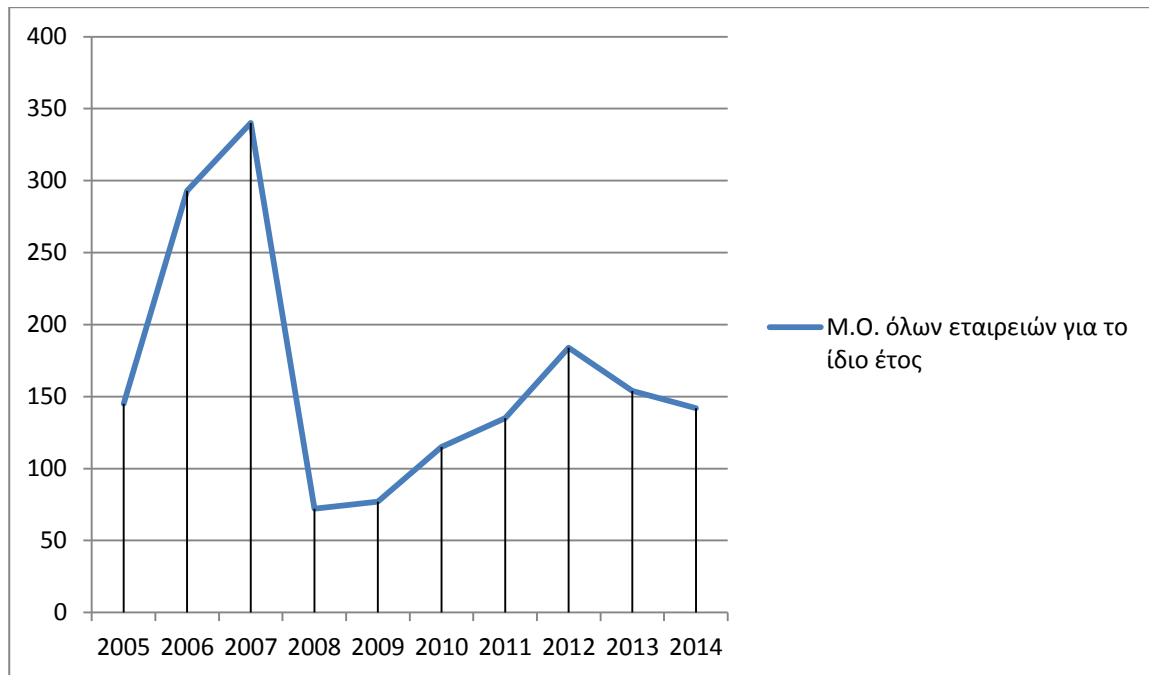
### 5.2.3. ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	1	579	0	1	145
	2006	3	1057	109	0	293
	2007	9	1273	78	0	340
	2008	0	176	110	1	72
	2009	0	204	102	0	77
	2010	4	230	221	2	115
	2011	11	266	263	0	135
	2012	15	329	391	0	184
	2013	7	257	352	0	154
	2014	18	220	329	0	142
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		7	459	196	1	

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει πόσες μέρες μέσα στη διαχειριστική περίοδο η επιχείρηση εισπράττει τα χρήματα τα οποία της οφείλουν.

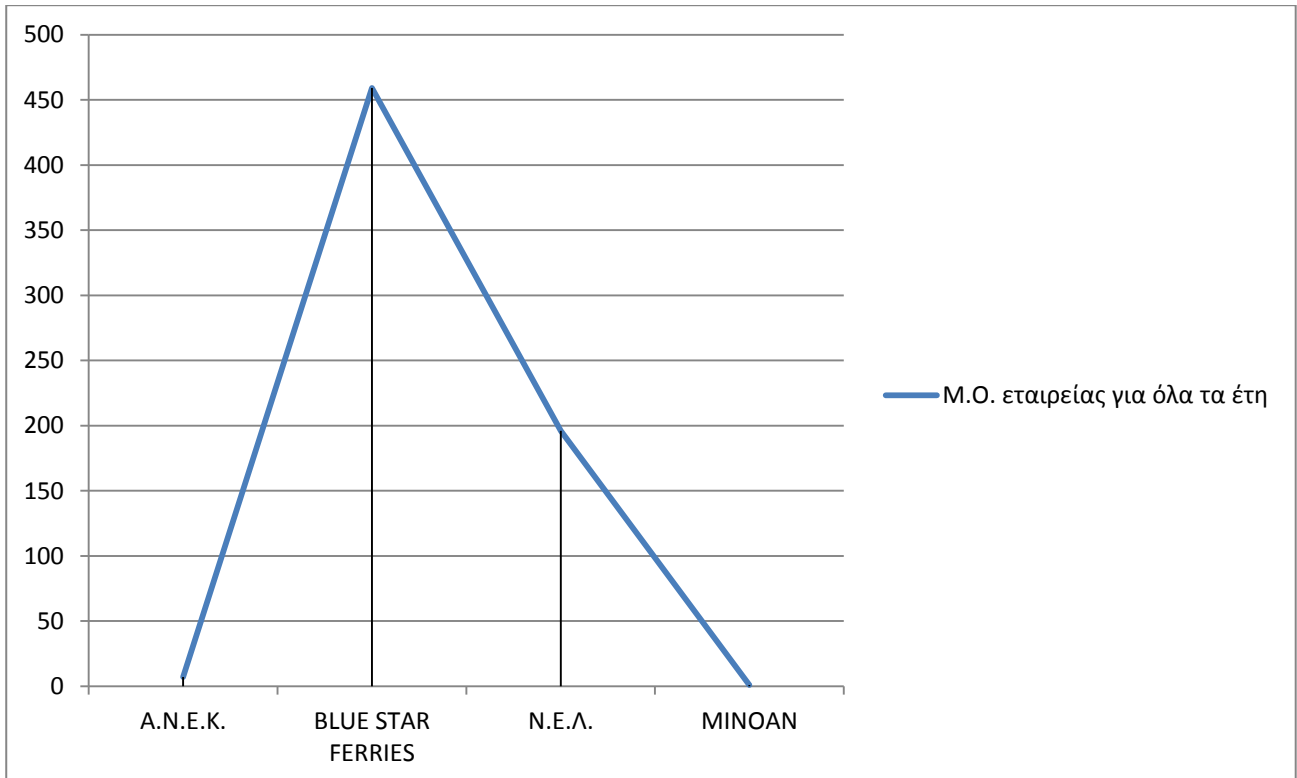
Στο διάγραμμα 5.11. αυξημένο δείκτη κατά μέσο όρο το έτος 2007 που σημαίνει ο κλάδος της ναυτιλίας καθυστερεί να εισπράξει τις απαιτήσεις κατά 340 ημέρες, ενώ χαμηλότερα και επομένως καλύτερα ποσοστά παρουσιάζονται το έτος 2008 όπου οι απαιτήσεις εισπράττονται κάθε 72 ημέρες.

Διάγραμμα 5. 11:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Παρατηρώντας αυτό το διάγραμμα 5.12. δύσκολα μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ποια ακτοπλοϊκή εταιρεία εισπράττει γρηγορότερα τα χρήματά της από τους πελάτες της, αλλά αν κοιτάξουμε τον αναλυτικό πίνακα του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη θα καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN με μέσο όρο μιας ημέρας, ενώ η ακτοπλοϊκή εταιρεία Blue Star Ferries είναι αυτή η οποία αργεί να εισπράξει τις απαιτήσεις της περίπου στις 460 ημέρες.

Διάγραμμα 5. 12:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



### 5.3. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### 5.3.1. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

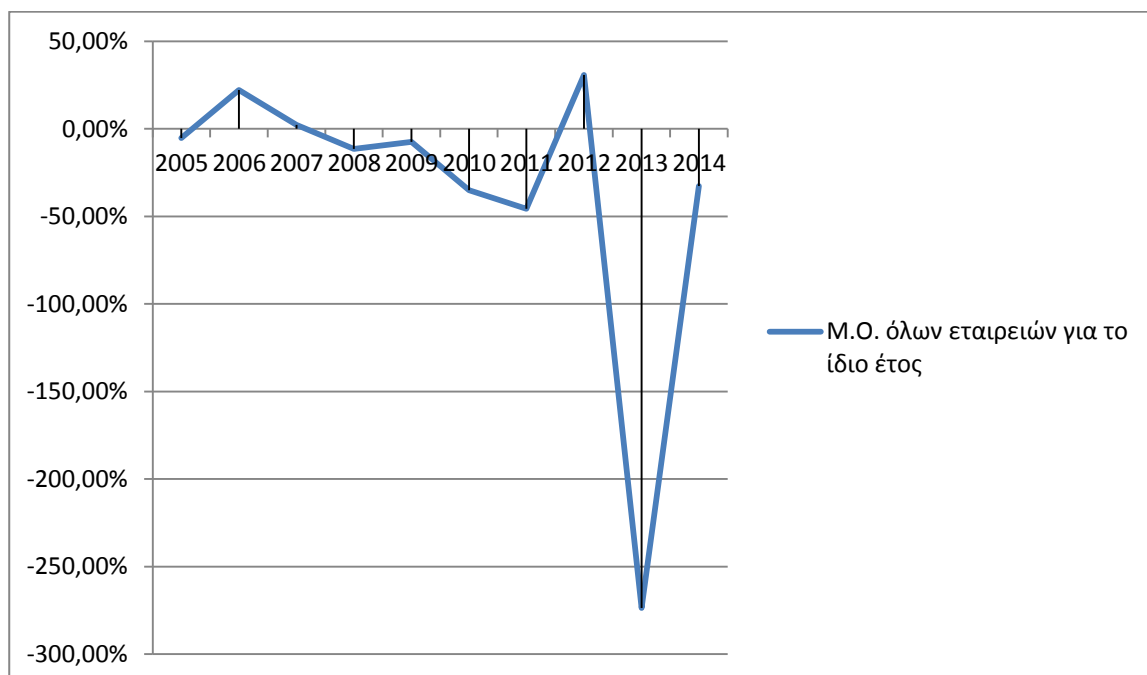
##### 5.3.1.1. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.Λ.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	14,26%	4,71%	-47,02%	7,07%	-5,24%
	2006	21,69%	5,11%	54,61%	7,33%	22,19%
	2007	5,83%	7,09%	-9,69%	5,87%	2,27%
	2008	-3,26%	6,99%	-50,80%	1,19%	-11,47%
	2009	-2,52%	7,29%	-45,03%	10,42%	-7,46%
	2010	-82,49%	-2,87%	-39,41%	-15,26%	-35,01%
	2011	-22,87%	-10,17%	-131,75%	-17,56%	-45,59%
	2012	-153,53%	-0,68%	294,81%	-17,80%	30,70%
	2013	-892,26%	3,45%	-198,57%	-6,97%	-273,59%
	2014	136,64%	7,31%	-275,13%	0,13%	-32,76%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		-97,85%	2,82%	-44,80%	-2,56%	

Ο αριθμοδείκτης της αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων δείχνει το ποσοστό απόδοσης των κεφαλαίων όπου έχουν επενδύσει άλλα και τους δυνητικούς επενδυτές ή πιστωτές όπου θέλουν να ξέρουν την οικονομική επίδοση της εταιρείας ώστε να πάρουν τις απαραίτητες αποφάσεις. Ο δείκτης αυτός είναι χρήσιμος για έναν μέτοχο, διότι του παρέχει την πληροφορία πόσο κερδίζει σε ένα έτος εφόσον έχει επενδύσει ένα ευρώ σε μια εταιρεία. Για να είναι αποδοτικά τα ίδια κεφάλαια πρέπει να είναι υψηλή η τιμή του δείκτη, ενώ αν η τιμή είναι χαμηλή τότε συμπεραίνεται ότι είναι μη αποδοτικά τα ίδια κεφάλαια με αποτέλεσμα να υπάρχουν επιχειρηματικές αδυναμίες και άστοχες επενδυτικές τοποθετήσεις και να οδηγήσει στην αύξηση κινδύνων.

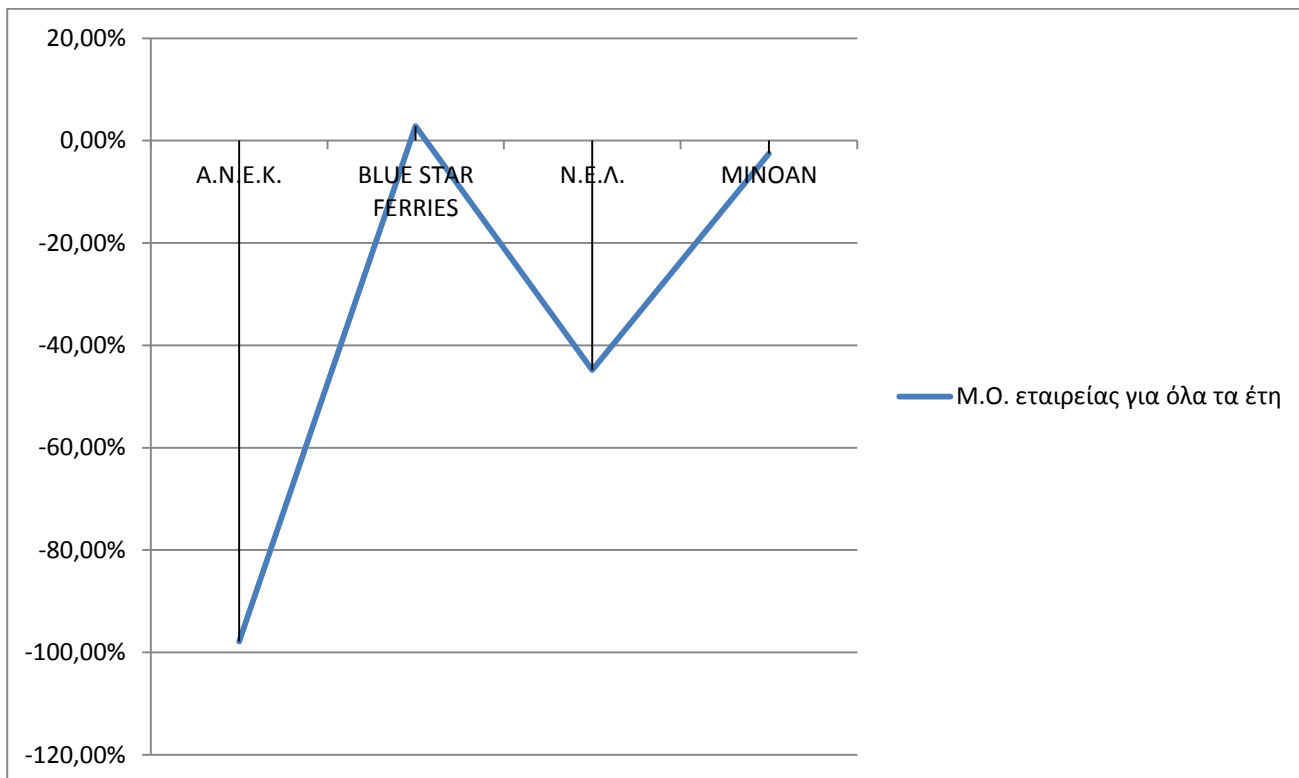
Στο διάγραμμα 5.13. βλέπουμε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας σημειώνει το υψηλότερο ποσοστό (30,70%) το 2012 αυτό το ποσοστό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως θετικό, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό (-273,59%) το 2013 ένα ποσοστό στο οποίο δύσκολα θα επενδύσουν τα χρήματά τους νέοι επενδυτές την επομένη χρονιά.

Διάγραμμα 5. 13:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Ενώ στο διάγραμμα 5.14. η ναυτιλιακή εταιρεία Blue Star Ferries παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό (2,82%) του κλάδου, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό (-97,85%) παρουσιάζει η ναυτιλιακή εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ. Επομένως αν ένας επενδυτής θα ήθελε να επενδύσει τα χρήματά του θα προτιμούσε την ναυτιλιακή εταιρεία BLUE STAR FERRIES ή την MINOAN.

Διάγραμμα 5. 14:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη





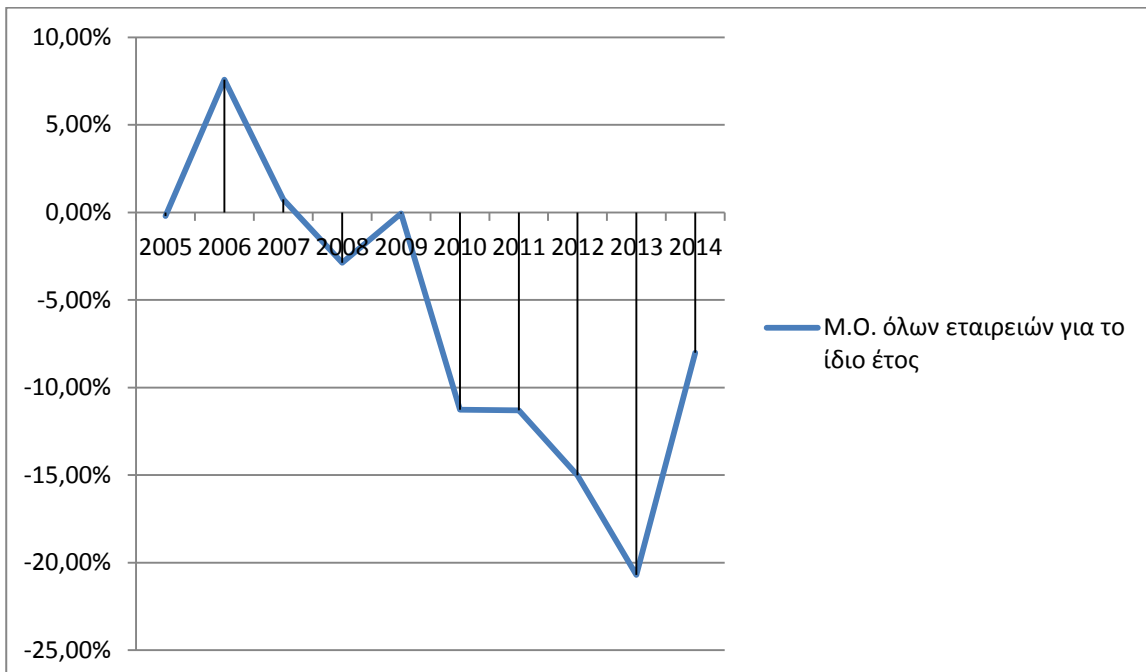
**5.3.1.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ**

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		<b>A.N.E.K.</b>	<b>BLUE STAR FERRIES</b>	<b>N.E.A.</b>	<b>MINOAN</b>	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	2,57%	1,43%	-7,04%	2,25%	-0,20%
	2006	5,11%	2,49%	19,88%	2,80%	7,57%
	2007	2,38%	2,56%	-4,37%	2,40%	0,74%
	2008	-1,23%	4,22%	-15,00%	0,48%	-2,88%
	2009	-0,93%	4,51%	-8,82%	4,98%	-0,06%
	2010	-18,71%	-1,73%	-17,95%	-6,64%	-11,26%
	2011	-5,28%	-6,15%	-27,07%	-6,74%	-11,31%
	2012	-15,66%	-0,41%	-38,30%	-5,68%	-15,02%
	2013	-10,13%	2,18%	-72,07%	-2,79%	-20,70%
	2014	-5,28%	4,50%	-31,36%	0,06%	-8,02%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		<b>-4,72%</b>	<b>1,36%</b>	<b>-20,21%</b>	<b>-0,89%</b>	

Ο αριθμοδείκτης της αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων (ιδίων, δανειακών μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων) δείχνει τα κέρδη τα οποία έχουν προκύψει ύστερα από τη χρησιμοποίηση των συνολικών κεφαλαίων.

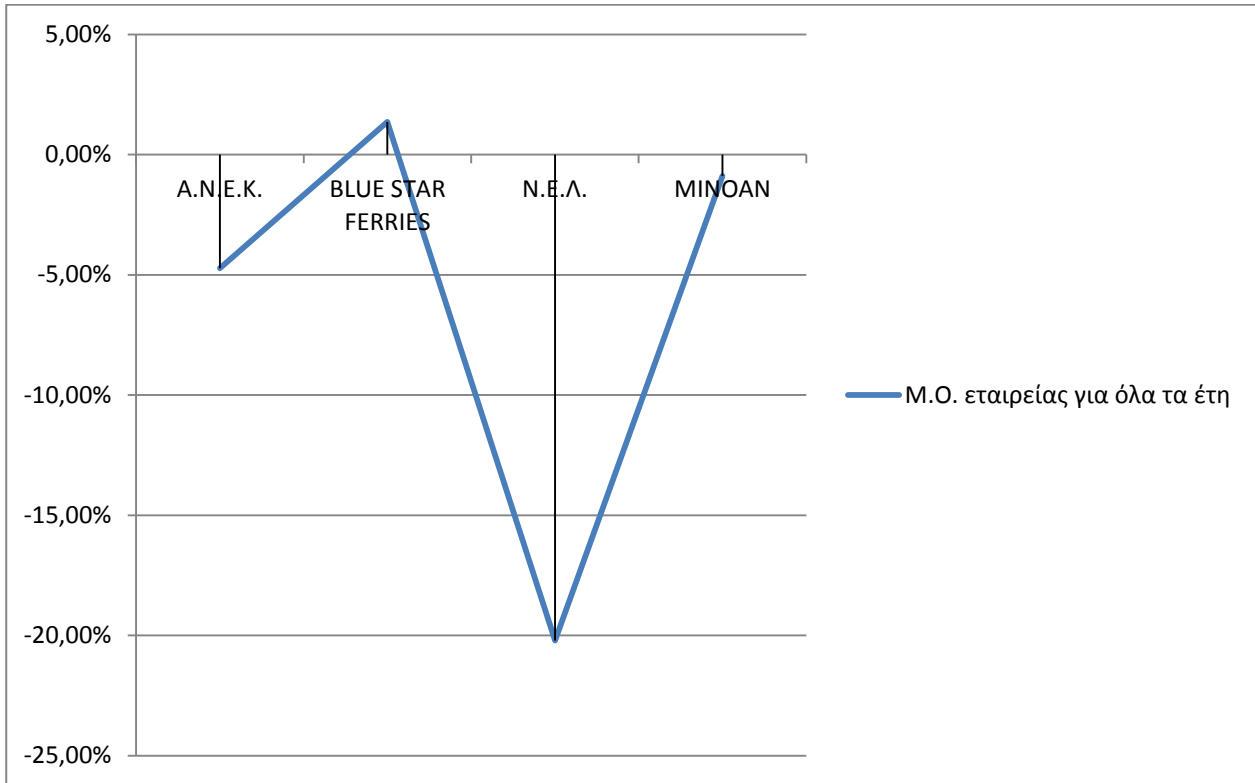
Όπως κρίνουμε από το διάγραμμα 5.15. ο κλάδος της ναυτιλίας παρουσιάζει αυξημένο ποσοστό (7,57%) για το έτος 2006 ενώ αρνητικά ποσοστά παρουσιάζει το 2008 και το χρονικό διάστημα από το 2010 έως το 2014 με διαφορά το 2013 όπου το ποσοστό του αριθμοδείκτη κυμαίνεται στα -20,21%

Διάγραμμα 5. 15:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Το συμπέρασμα που προκύπτει από το διάγραμμα 5.16. είναι ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν αρνητικά αποτελέσματα εκτός της Blue Star Ferries η οποία παρουσιάζει θετικό ποσοστό 1,01%.

Διάγραμμα 5. 16:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



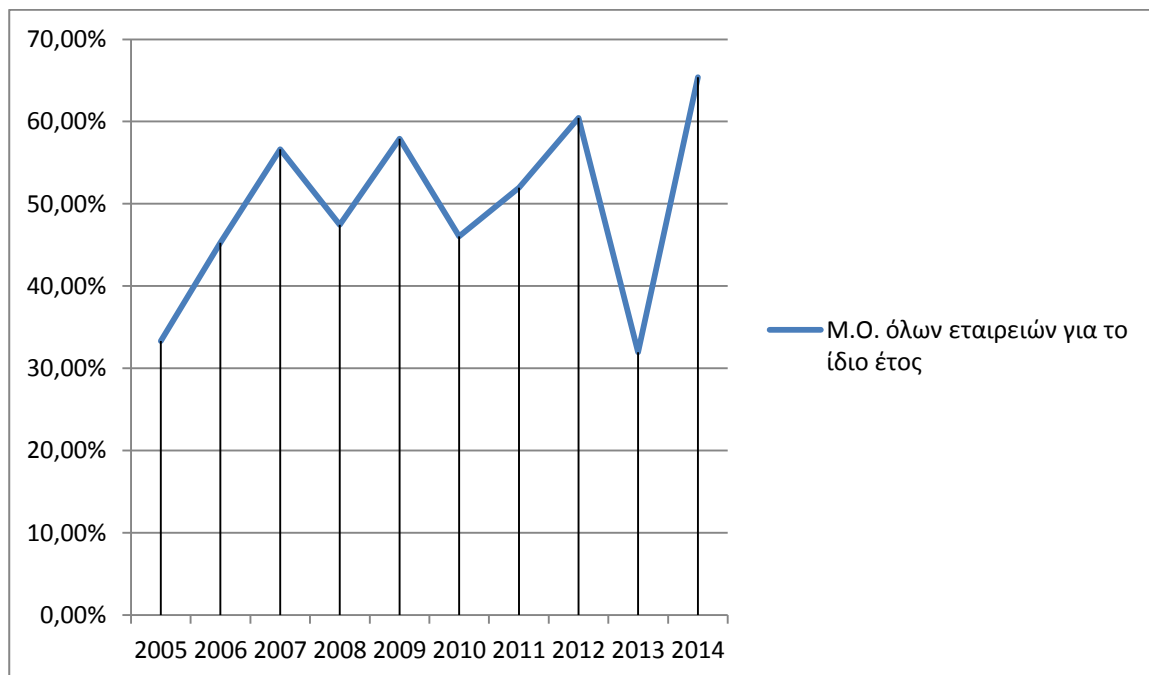
**5.3.1.3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		<b>A.N.E.K.</b>	<b>BLUE STAR FERRIES</b>	<b>N.E.A.</b>	<b>MINOAN</b>	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	25,62%	51,16%	19,59%	37,00%	33,34%
	2006	30,50%	51,49%	57,69%	41,45%	45,28%
	2007	51,25%	62,83%	55,04%	57,35%	56,62%
	2008	45,14%	64,89%	34,69%	45,03%	47,44%
	2009	41,88%	66,99%	24,99%	97,86%	57,93%
	2010	31,81%	53,58%	51,72%	47,11%	46,05%
	2011	29,63%	99,31%	30,97%	47,96%	51,97%
	2012	81,48%	97,58%	-34,28%	96,97%	60,44%
	2013	36,29%	99,41%	-57,31%	49,40%	31,95%
	2014	-47,01%	65,77%	18,86%	223,87%	65,37%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		<b>32,66%</b>	<b>71,30%</b>	<b>20,20%</b>	<b>74,40%</b>	

Ο αριθμοδείκτης της χρηματοοικονομικής μόχλευσης δείχνει πόσο αποδοτικά χρησιμοποιούνται τα δανειακά κεφάλαια στην επιχείρηση. Και αυτό προκύπτει εφόσον συγκρίνουμε την απόδοση του μακροπρόθεσμου παθητικού και των ιδίων κεφαλαίων με την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων.

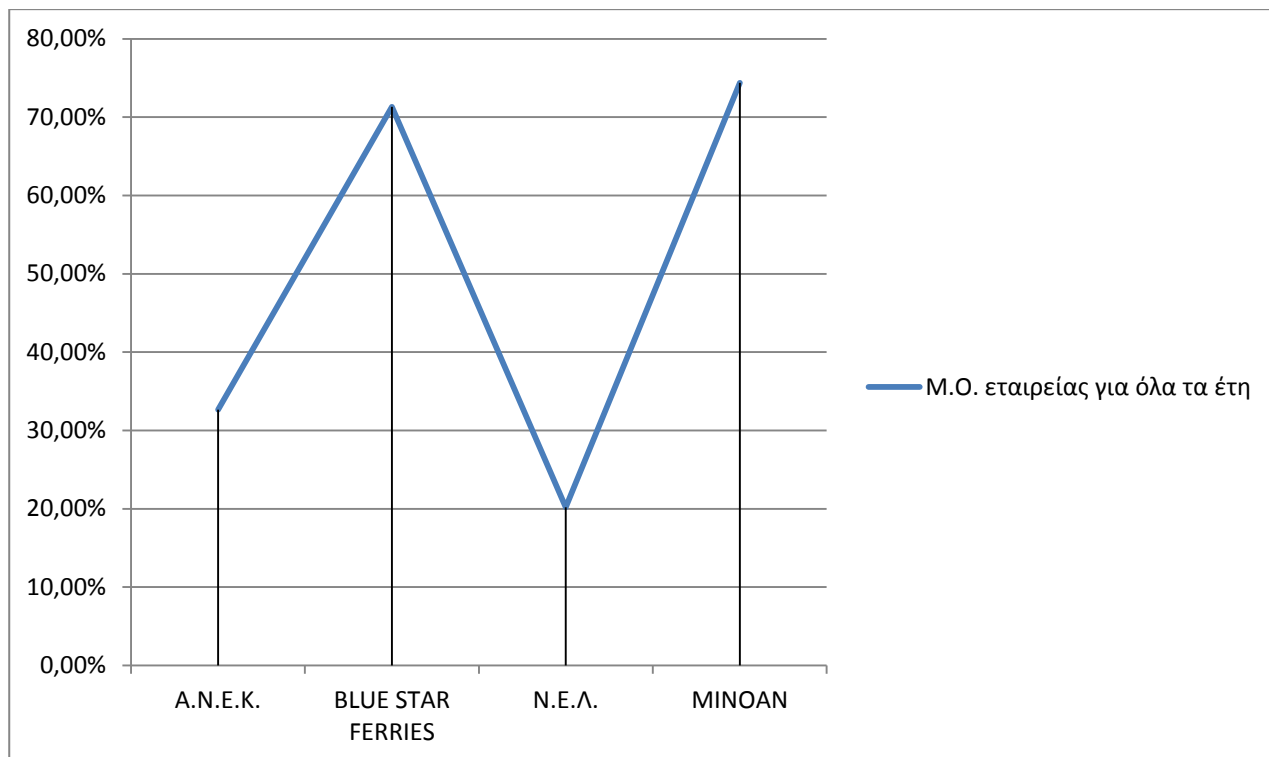
Αρκετές αυξομειώσεις παρουσιάζονται στο διάγραμμα 5.17. με χαμηλότερο το ποσοστό 31,95% του έτους 2013 ενώ ακριβώς την επόμενη χρονιά (2014) ο δείκτης παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό 65,37% δείχνοντας έτσι την θετική απόδοση των ξένων κεφαλαίων στο κλάδο της ναυτιλίας.

Διάγραμμα 5. 17:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο παρακάτω διάγραμμα 5.18. παρατηρούμε ότι η ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN έχει τον υψηλότερο μέσο όρο του δείκτη με ποσοστό 74,40% ενώ το χαμηλότερο ποσοστό 20,20% καταγράφηκε για την ναυτιλιακή εταιρεία N.E.Λ. Παρατηρούμε ότι όλες οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν θετικά ποσοστά, καταλήγοντας έτσι στο συμπέρασμα ότι τα δανειακά κεφάλαια χρησιμοποιούνται αποδοτικά.

Διάγραμμα 5. 18:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



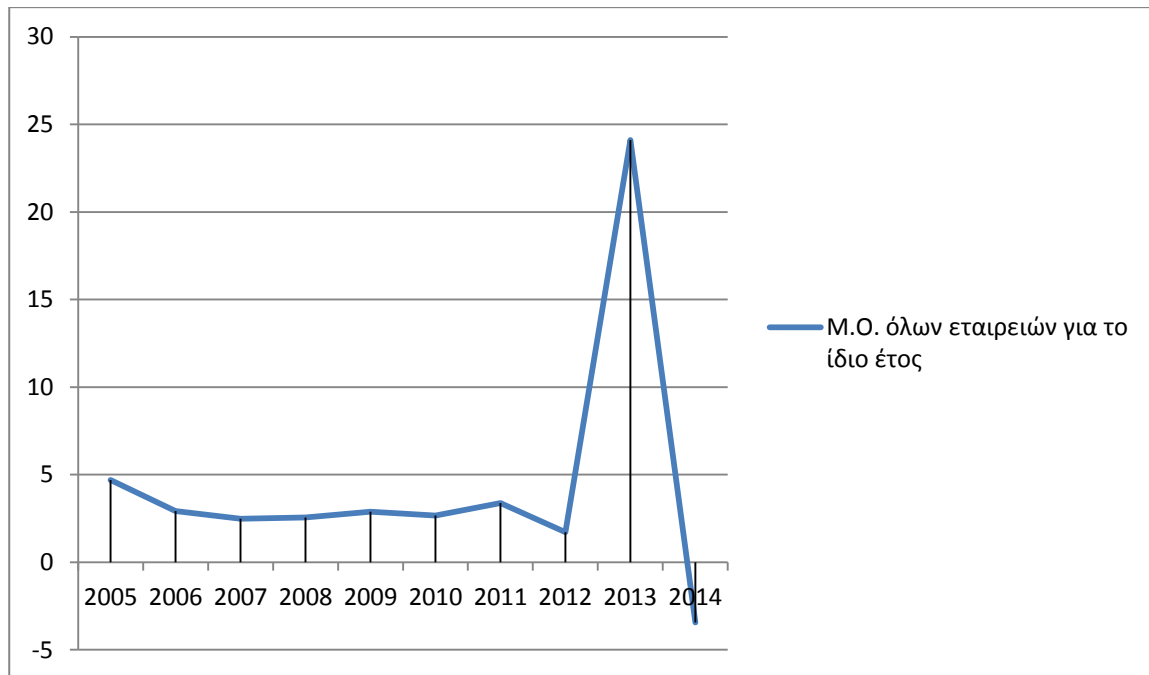
**5.3.1.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ**

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	5,66	3,30	6,68	3,15	4,70
	2006	4,30	2,05	2,75	2,62	2,93
	2007	2,48	2,78	2,22	2,44	2,48
	2008	2,68	1,66	3,39	2,49	2,55
	2009	2,73	1,62	5,11	2,09	2,89
	2010	4,48	1,66	2,20	2,30	2,66
	2011	4,40	1,65	4,87	2,61	3,38
	2012	9,82	1,63	-7,70	3,13	1,72
	2013	89,56	1,58	2,76	2,50	24,10
	2014	-26,22	1,63	8,77	2,11	-3,43
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		9,99	1,96	3,10	2,54	

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την επίδραση που ασκεί η χρήση των δανειακών κεφαλαίων πάνω στην αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης.

Αυτό που παρατηρούμε στο διάγραμμα 5.19. είναι μια σταθερή θετική κλίμακα η οποία δεν ξεπερνά το 5 μέχρι το 2012, ενώ μια απότομη αύξηση παρατηρείται το 2013 με ποσοστό 24,10 και αρνητικά αποτελέσματα παρουσιάζονται για το 2014 με ποσοστό -3,43.

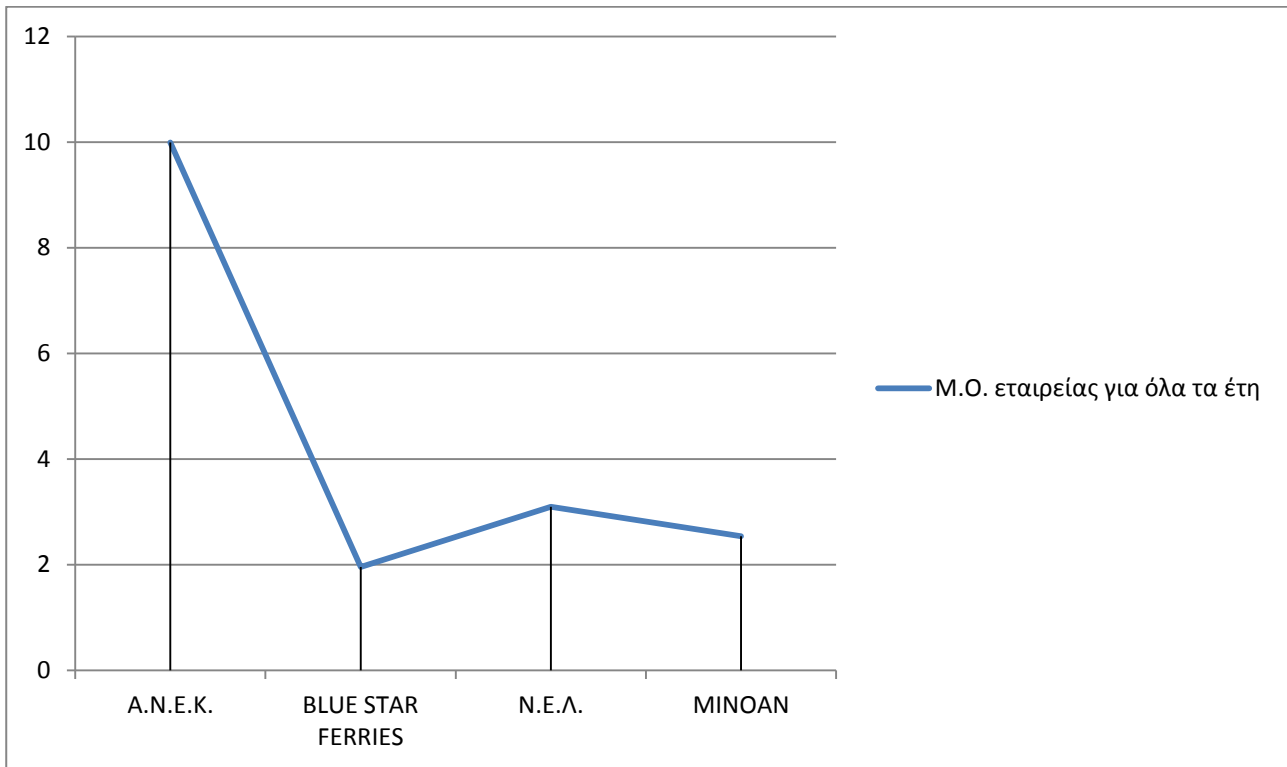
Διάγραμμα 5. 19:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος





Στο διάγραμμα 5.20. αρκετά υψηλό μέσο όρο του δείκτη παρουσιάζει η ναυτιλιακή εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ. με ποσοστό 9,99 συγκριτικά με τις υπόλοιπες εταιρείες που ανήκουν στον ίδιο κλάδο, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό παρουσιάζει η ναυτιλιακή εταιρεία Blue Star Ferries με ποσοστό 1,96.

Διάγραμμα 5. 20:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



### 5.3.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ Ή ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ

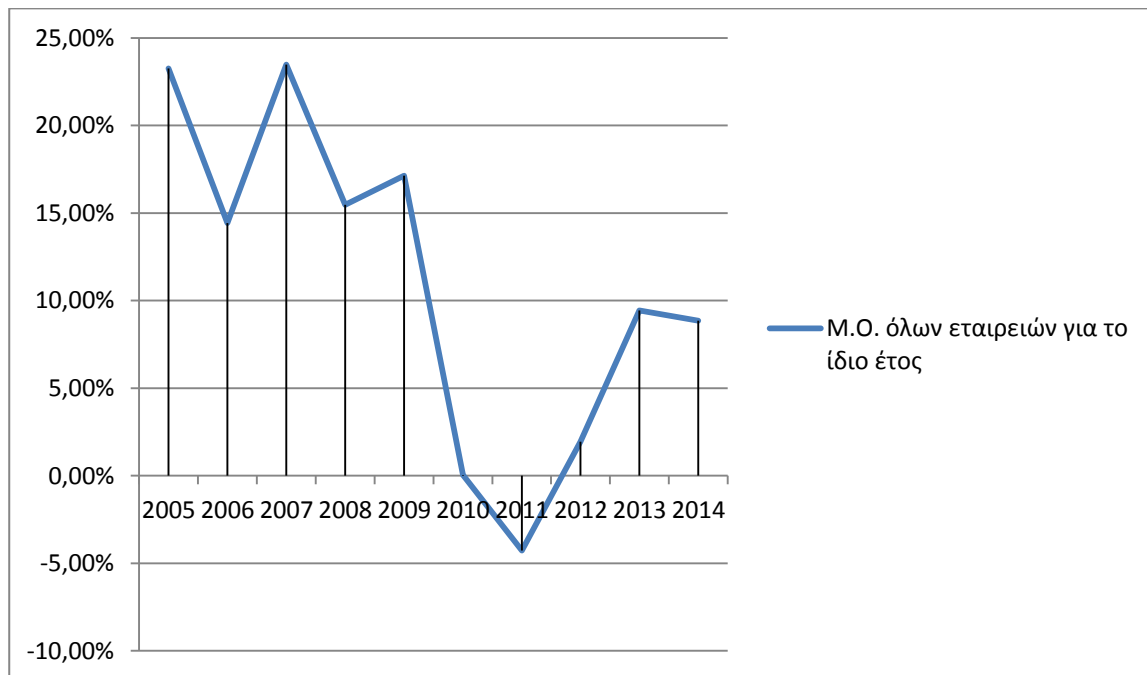
#### 5.3.2.1. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

		ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ				Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	21,91%	25,89%	4,97%	40,23%	23,25%
	2006	25,80%	23,34%	-29,10%	37,64%	14,42%
	2007	23,70%	38,96%	1,83%	29,45%	23,48%
	2008	18,28%	32,06%	-12,77%	24,31%	15,47%
	2009	18,04%	32,59%	5,42%	12,52%	17,14%
	2010	8,50%	17,13%	-25,21%	-0,19%	0,05%
	2011	15,07%	14,99%	-48,53%	1,40%	-4,27%
	2012	11,20%	17,63%	-20,37%	-0,66%	1,95%
	2013	13,06%	22,76%	-11,67%	13,61%	9,44%
	2014	15,12%	26,66%	-20,76%	14,41%	8,86%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		17,28%	17,07%	25,20%	-15,62%	

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του μικτού κέρδους που πραγματοποίησε η επιχείρηση σε σύγκριση με τις πωλήσεις που πραγματοποίησε. Το αποτέλεσμα θα πρέπει να είναι θετικό και αρκετά μεγαλύτερο της μονάδας, διότι θα δώσει ένα περιθώριο στην επιχείρηση να αντεπεξέλθει σε περίπτωση αύξησης του κόστους πωληθέντων ή του κόστους λειτουργίας.

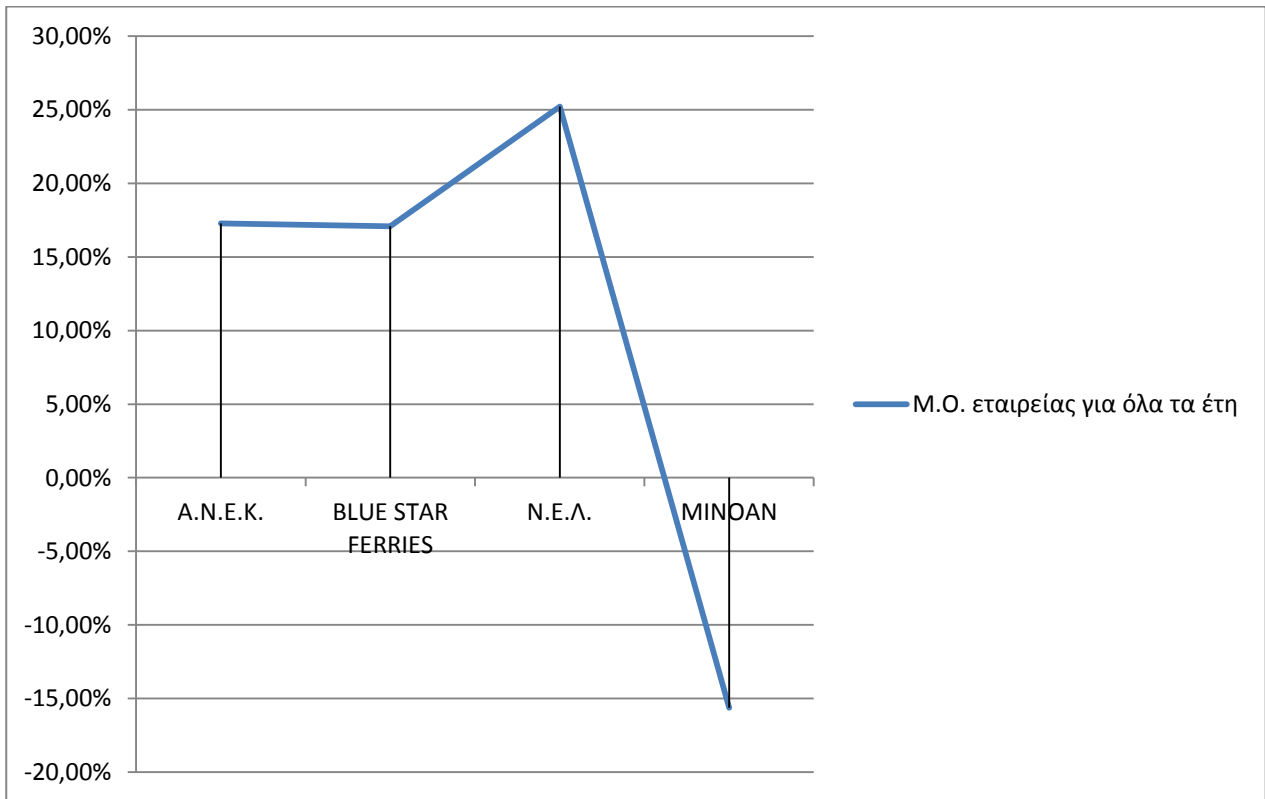
Στο διάγραμμα 5.21. παρουσιάζονται αρκετές αυξομειώσεις του δείκτη, όμως το μεγαλύτερο ποσοστό (23,48%) παρουσιάζεται το έτος 2007, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό (-4,27%) το 2011.

Διάγραμμα 5. 21:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο διάγραμμα 5.22. παρατηρούμε ότι η Ν.Ε.Λ. παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό του κλάδου (25,20%) ενώ τον χαμηλότερο ποσοστό (-4,27%) παρουσιάζει η ΜΙΝΟΑΝ.

Διάγραμμα 5. 22:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



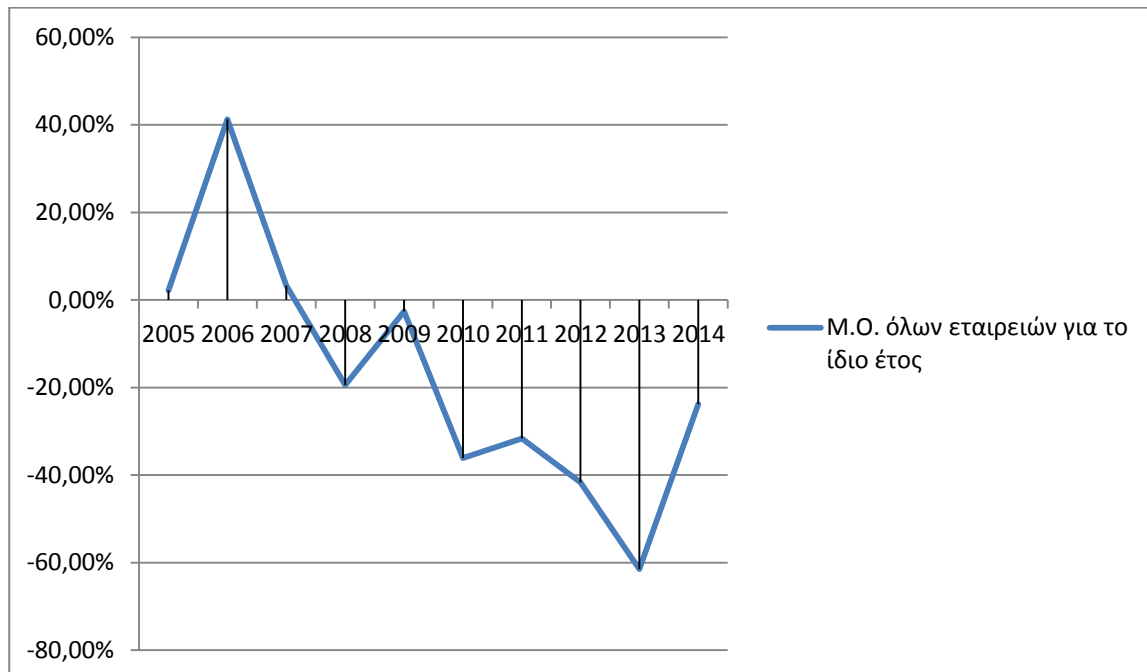
**5.3.2.2. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ)**

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		<b>A.N.E.K.</b>	<b>BLUE STAR FERRIES</b>	<b>N.E.A.</b>	<b>MINOAN</b>	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	5,18%	25,91%	-31,03%	8,67%	2,18%
	2006	8,97%	27,33%	118,90%	9,78%	41,24%
	2007	4,83%	15,52%	-15,64%	8,39%	3,27%
	2008	-2,30%	11,91%	-88,89%	1,55%	-19,43%
	2009	-1,81%	11,70%	-39,32%	18,91%	-2,63%
	2010	-33,55%	-4,96%	-81,91%	-24,10%	-36,13%
	2011	-9,40%	-18,40%	-78,14%	-20,68%	-31,65%
	2012	-30,24%	-1,35%	-114,51%	-20,55%	-41,66%
	2013	-20,33%	6,03%	-222,55%	-9,08%	-61,48%
	2014	-11,13%	12,44%	-96,82%	0,19%	-23,83%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		<b>-8,98%</b>	<b>8,61%</b>	<b>-64,99%</b>	<b>-2,69%</b>	

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει το καθαρό κέρδος που απολαμβάνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις της ή τις υπηρεσίες που προσφέρει ύστερα από την αφαίρεση των τόκων και των φόρων. Επομένως τα αποτελέσματα θα πρέπει να είναι μεγαλύτερα της μονάδας και όσο πιο αυξημένα είναι , τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση.

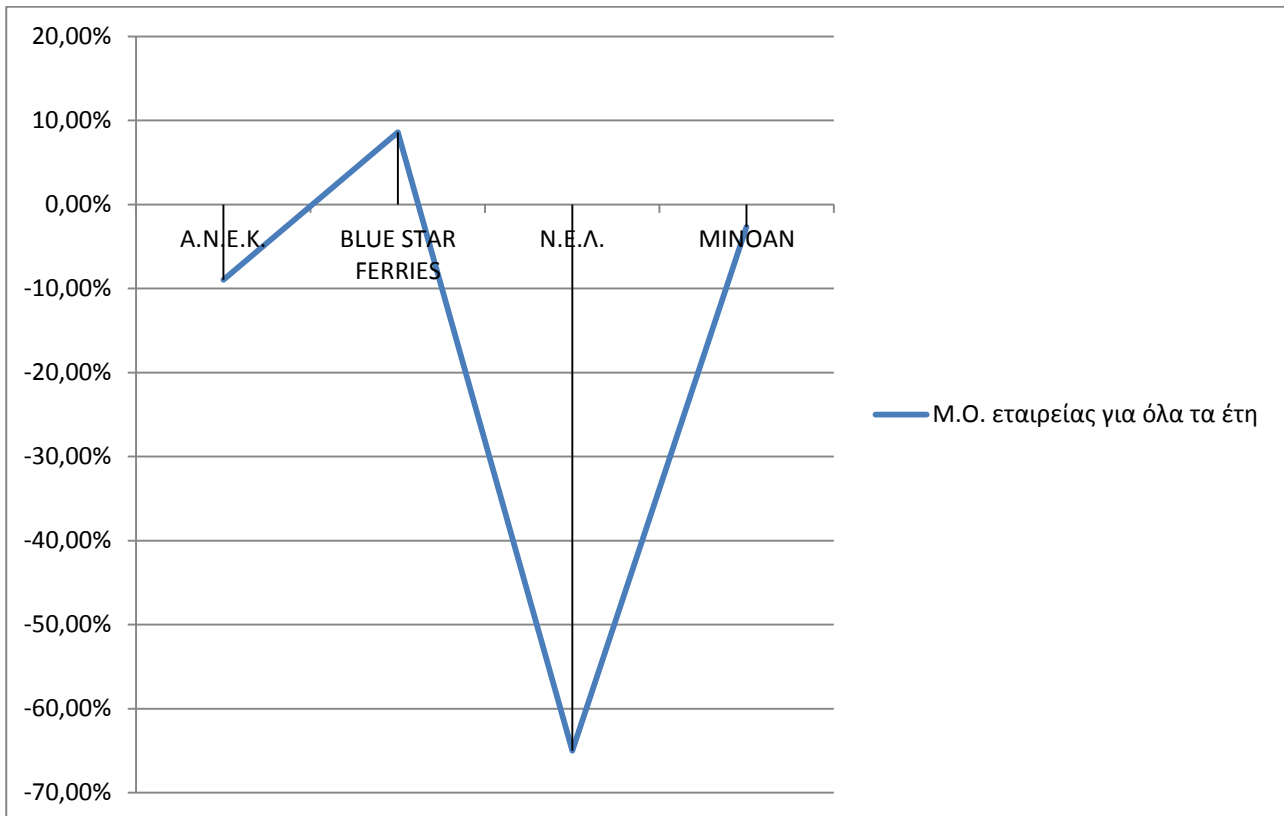
Στο επόμενο διάγραμμα 5.23. που ακολουθεί μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η πιο επικερδής χρονιά για τον κλάδο της ναυτιλίας ήταν το 2006 με ποσοστό 41,24% , ενώ η πιο ζημιογόνα ήταν το έτος 2013 με ποσοστό -61,48%.

Διάγραμμα 5. 23:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο διάγραμμα 5.24. παρατηρείται ότι από τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά μέσο όρο η Blue Star Ferries είναι η πιο επικερδής στον κλάδο της (8,61%) ενώ η πιο ζημιογόνα είναι η ακτοπλοϊκή εταιρεία Ν.Ε.Λ. (-64,99%) .

Διάγραμμα 5. 24:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



## 5.4. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

### 5.4.1. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ & ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

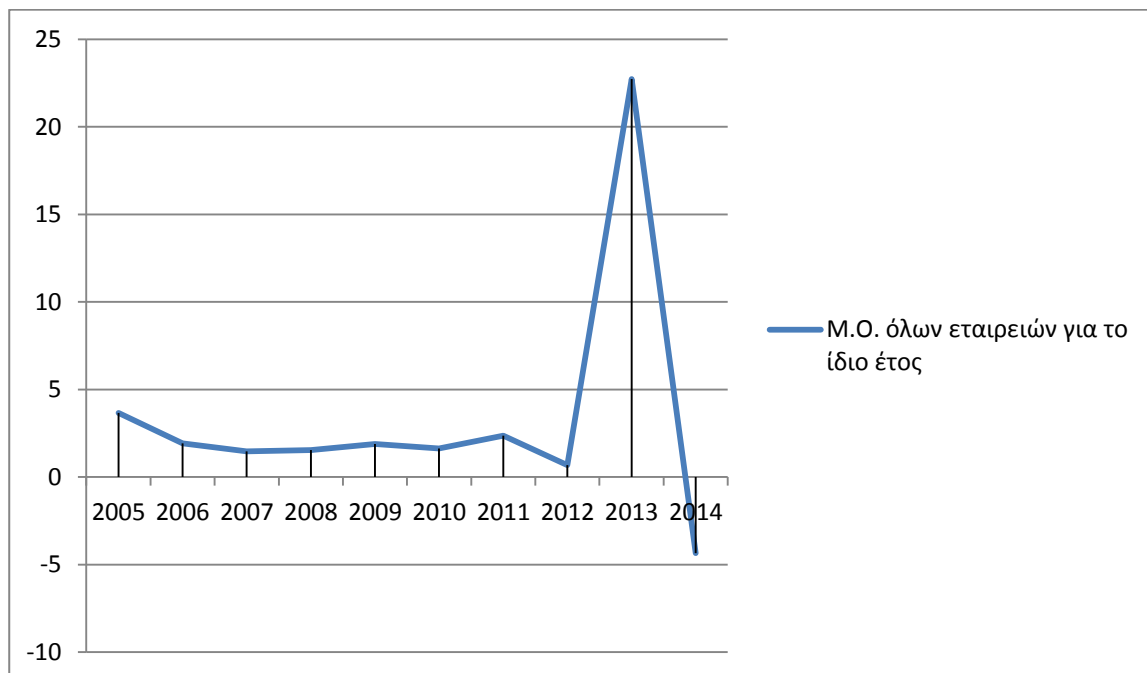
		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	4,56	2,30	5,68	2,15	3,67
	2006	3,25	1,05	1,75	1,62	1,92
	2007	1,45	1,78	1,22	1,44	1,47
	2008	1,66	0,66	2,39	1,49	1,55
	2009	1,70	0,62	4,11	1,09	1,88
	2010	3,41	0,66	1,20	1,30	1,64
	2011	3,33	0,65	3,87	1,61	2,36
	2012	8,65	0,63	-8,70	2,13	0,68
	2013	87,06	0,58	1,76	1,50	22,72
	2014	-26,89	0,63	7,77	1,11	-4,35
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		8,82	0,96	2,10	1,54	



Ο αριθμοδείκτης της υπερχρέωσης και του επιπέδου της κεφαλαιακής μόχλευσης χρησιμεύει για την άμεση ένδειξη της υπερχρέωσης της επιχείρησης από τα επενδυμένα κεφάλαια. Όσο πιο αυξημένος είναι αυτός ο δείκτης τόσο πιο υπερχρεωμένη είναι η επιχείρηση, οπότε ο δείκτης της υπερχρέωσης και του επιπέδου της κεφαλαιακής μόχλευσης θα πρέπει να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα ώστε οι μέτοχοι να εμπιστεύονται αυτή την επιχείρηση χάρη στην ασφάλεια που θα εξασφαλίσουν από τα ίδια κεφάλαια.

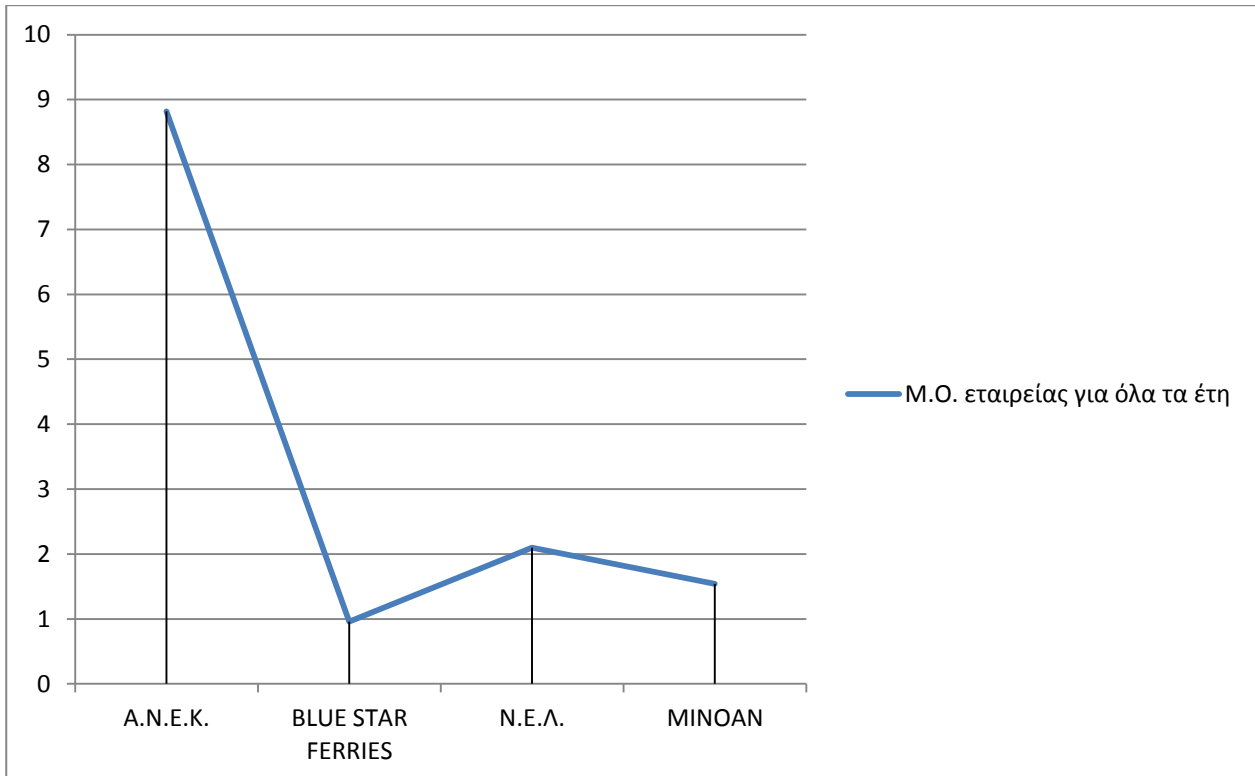
Στο συγκεκριμένο διάγραμμα 5.25. αυτό που παρατηρείται είναι τα χαμηλά επίπεδα του αριθμοδείκτη της τάξεως κάτω από το 5 , για τα έτη από το 2005-2012 , ενώ μια απότομη αύξηση 22,73 παρατηρείται το 2013 και αρνητικό αποτέλεσμα -4,53 την επόμενη χρονιά το 2014. Γενικά ο αριθμοδείκτης αυτός παρουσιάζει θετικά αλλά όχι αρκετά υψηλά αποτελέσματα, με αποτελέσματα ο κλάδος της ναυτιλίας παρέχει ασφάλεια στους μετόχους της με βάση τα ίδια κεφάλαια. εκτός όμως από το 2013 που δείχνει το κλάδο της ναυτιλίας υπερχρεωμένο.

Διάγραμμα 5. 25:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο επόμενο διάγραμμα 5.26. παρατηρούμε ότι η Α.Ν.Ε.Κ. είχε το υψηλότερο ποσοστό 8,82 του κλάδου, ενώ το χαμηλότερο 0,96 η Blue Star Ferries. Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μας δίνει ως ένδειξη την υπερχρέωση της Α.Ν.Ε.Κ. σε σύγκριση με τις υπόλοιπες τρεις ναυτιλιακές εταιρείες (Blue Star Ferries, Ν.Ε.Λ., ΜΙΝΟΑΝ) που έχει σαν αποτέλεσμα οι δανειστές της Α.Ν.Ε.Κ. να νιώθουν λιγότερη ασφάλεια που τους εξασφαλίζουν τα ίδια κεφάλαια της συγκεκριμένης επιχείρησης.

Διάγραμμα 5. 26:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



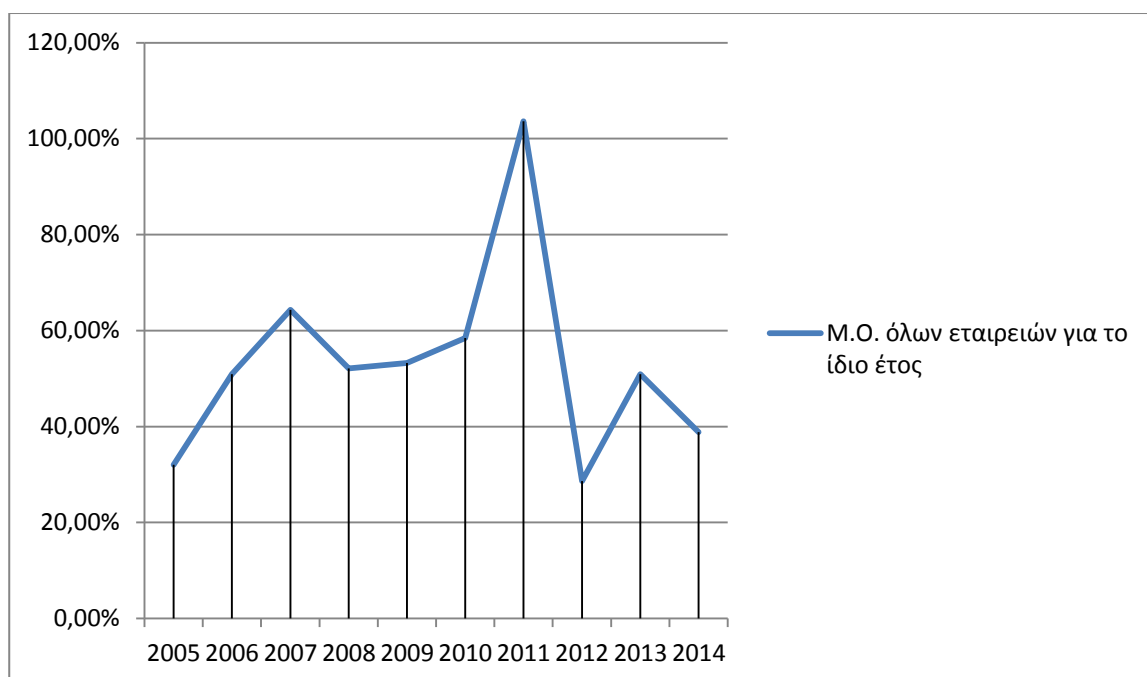
#### 5.4.2.ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΓΙΩΝ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	22,30%	54,41%	17,15%	34,34%	32,05%
	2006	29,48%	54,14%	76,78%	43,32%	50,93%
	2007	56,00%	89,77%	66,67%	44,92%	64,34%
	2008	47,38%	82,24%	33,01%	45,82%	52,11%
	2009	44,78%	85,68%	23,32%	59,27%	53,26%
	2010	27,45%	85,03%	68,94%	52,38%	58,45%
	2011	250,47%	85,96%	32,26%	45,86%	103,64%
	2012	12,12%	89,45%	-23,46%	36,38%	28,62%
	2013	1,33%	96,70%	60,21%	45,35%	50,90%
	2014	-4,65%	89,43%	17,46%	53,21%	38,86%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		48,67%	81,28%	37,23%	46,08%	

Ο αριθμοδείκτης της χρηματοδότησης των πάγιων δείχνει τον τρόπο που χρηματοδοτήσε η επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία και προσδιορίζει την άνεση που έχει στα κεφάλαια κίνησης. Αν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας δείχνει ότι η επιχείρηση καλύπτει τις τρέχουσες ανάγκες που αφορούν τα κεφάλαια κίνησης με τα ίδια κεφάλαια της.

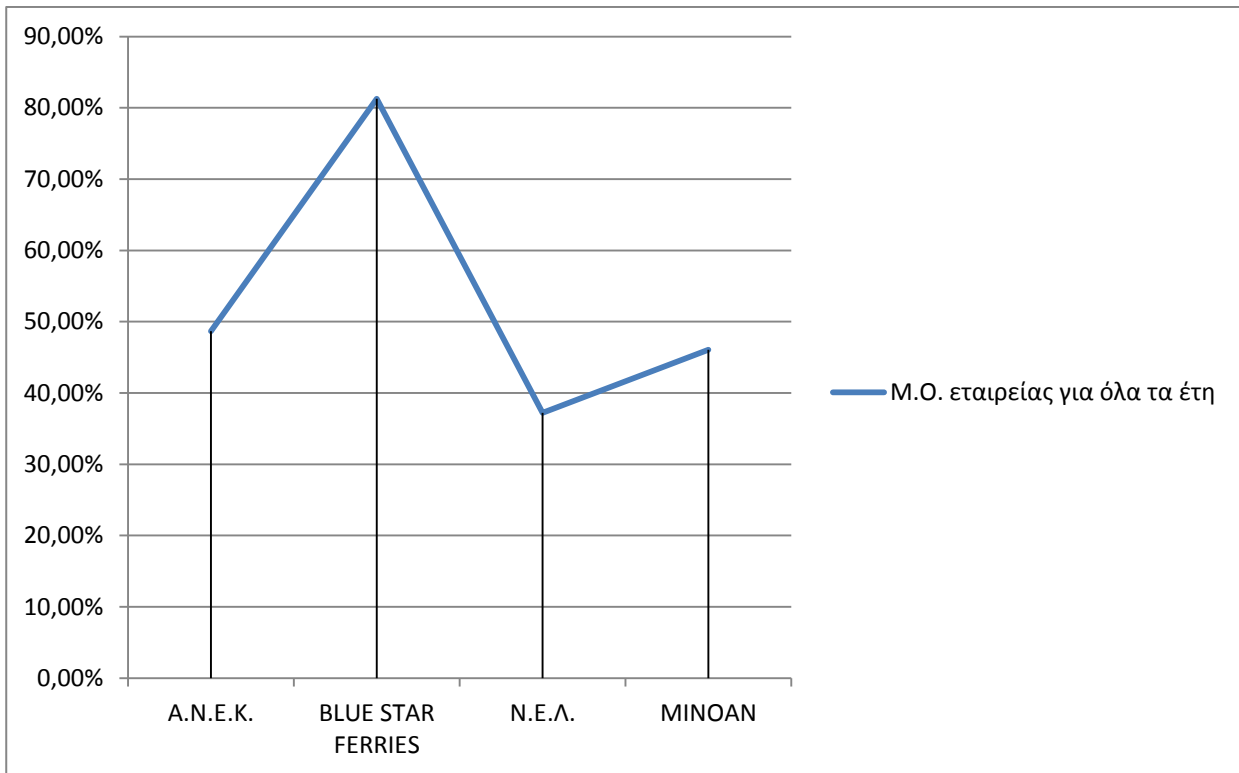
Στο διάγραμμα 5.27. βλέπουμε ότι έχουμε ένα αρκετά υψηλό ποσοστό 103,64% το 2011 , ενώ ακριβώς την επόμενη χρονιά (2012) παρατηρείται το χαμηλότερο ποσοστό 28,62% του κλάδου. Ο κλάδος της ναυτιλίας καταγράφει αρκετά αυξημένα ποσοστά και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι ανάγκες του κλάδου να καλύπτονται από τα ίδια κεφάλαια χωρίς να προβούν στο δανεισμό ξένων κεφαλαίων.

Διάγραμμα 5. 27:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Ενώ στο διάγραμμα 5.28. είναι πιο κατανοητή η θέση που κατέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Η Blue Star Ferries παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό (81,28%) στο συγκεκριμένο αριθμοδείκτη, ενώ η Ν.Ε.Λ. το χαμηλότερο ποσοστό (37,23%) του κλάδου. Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης σημειώνει θετικά αποτέλεσμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες με αποτέλεσμα όλες οι εταιρείες να καλύπτουν τα έξοδα τους με τη χρήση των ιδίων κεφαλαίων.

Διάγραμμα 5. 28:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



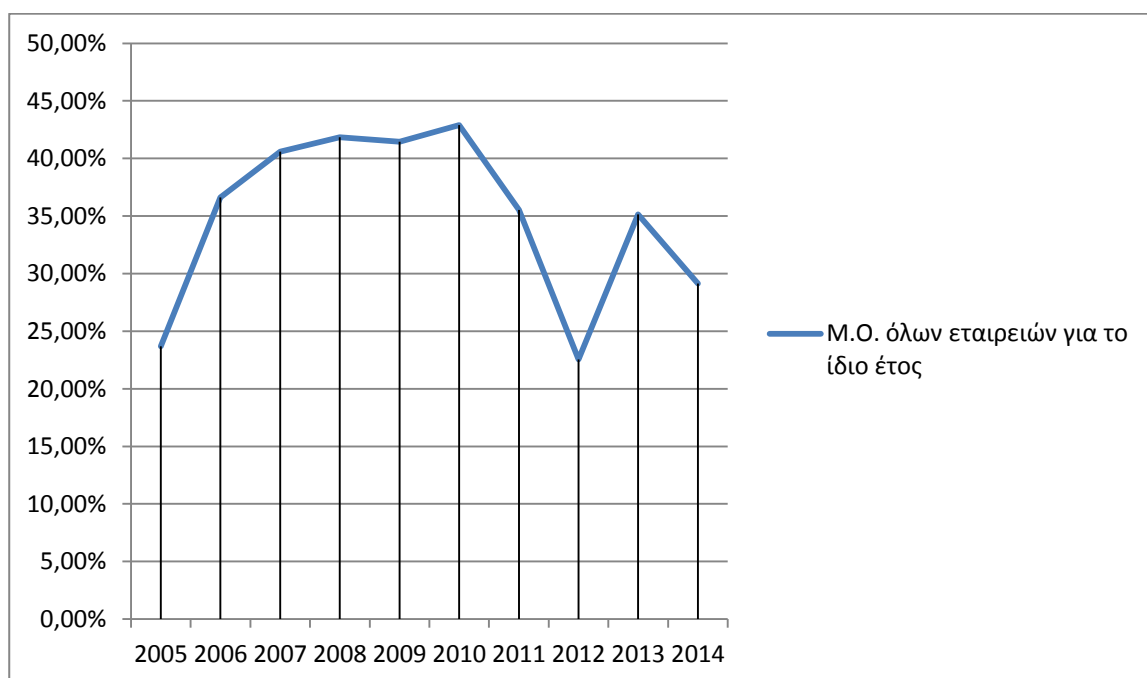
#### 5.4.3. ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	17,68%	30,26%	14,98%	31,79%	23,68%
	2006	23,24%	48,68%	36,40%	38,18%	36,62%
	2007	40,31%	36,02%	45,11%	40,92%	40,59%
	2008	37,27%	60,39%	29,53%	40,18%	41,84%
	2009	36,59%	61,83%	19,58%	47,83%	41,46%
	2010	22,34%	60,22%	45,55%	43,49%	42,90%
	2011	22,71%	60,48%	20,55%	38,37%	35,53%
	2012	10,02%	61,25%	-12,99%	31,90%	22,54%
	2013	1,12%	63,18%	36,29%	39,98%	35,14%
	2014	-3,81%	61,51%	11,40%	47,49%	29,14%
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		20,75%	54,38%	24,64%	40,01%	

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων σε σύγκριση με το σύνολο των κεφαλαίων, την αυτονομία που μπορεί να έχει η επιχείρηση και η ανεξαρτησία της από τα δανειακά κεφάλαια και άλλους πιστωτές της. Αυτός ο δείκτης αξιολογεί την βιωσιμότητα της επιχείρησης και την εκτίμηση της πιστοληπτικής ικανότητας δίνοντας έτσι ένα μέτρο κάλυψης στους πιστωτές της. Αν ο δείκτης είναι υψηλός μας δίνει θετικά στοιχεία της ρευστότητας για τα επόμενα έτη χάρη στη χρησιμοποίηση των ελάχιστων ξένων κεφαλαίων, ειδικά σε περιόδους που η κερδοφορία θα είναι χαμηλή.

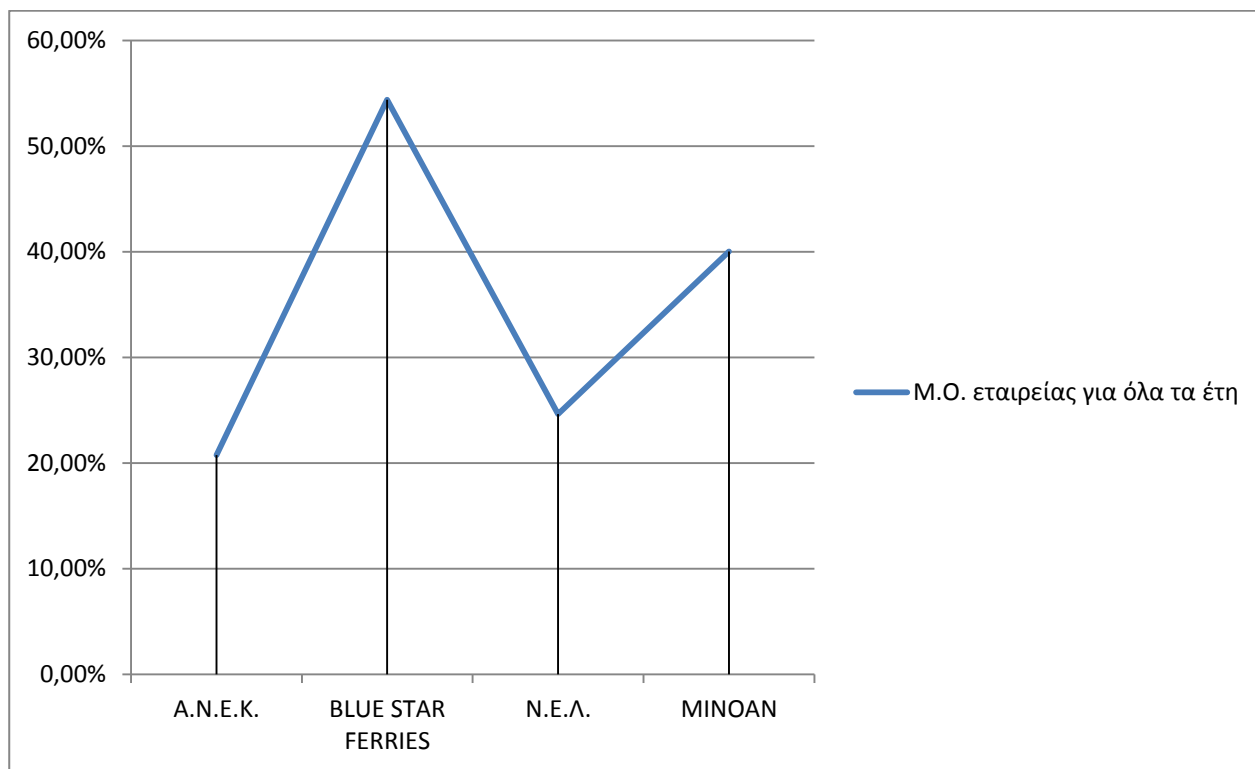
Όπως παρατηρούμε στο διάγραμμα 5.29, ο δείκτης έχει μια ανοδική πορεία από το 2005-2007, στη συνέχεια κυμαίνεται περίπου στα ίδια επίπεδα με το μεγαλύτερο ποσοστό (42,90%) το 2010, ενώ έχει μια πτωτική πορεία από το 2010-2012 όπου το 2012 είναι το χαμηλότερο ποσοστό (22,54%), μια αύξηση παρατηρείται το έτος 2013 και την τελευταία χρονιά παρουσιάζει πάλι πτωτική πορεία χωρίς όμως να έχει αρνητικά αποτελέσματα καθώς παρέχει στους πιστωτές της μια εικόνα ανεξαρτησίας.

Διάγραμμα 5. 29:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Θετική εικόνα παρατηρείται στο διάγραμμα 5.30. καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν αυξημένα ποσοστά πιο συγκεκριμένα η Blue Star Ferries έχει το υψηλότερο ποσοστό (54,38% ) του κλάδου, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό (20,57%) η Α.Ν.Ε.Κ.

Διάγραμμα 5. 30:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη





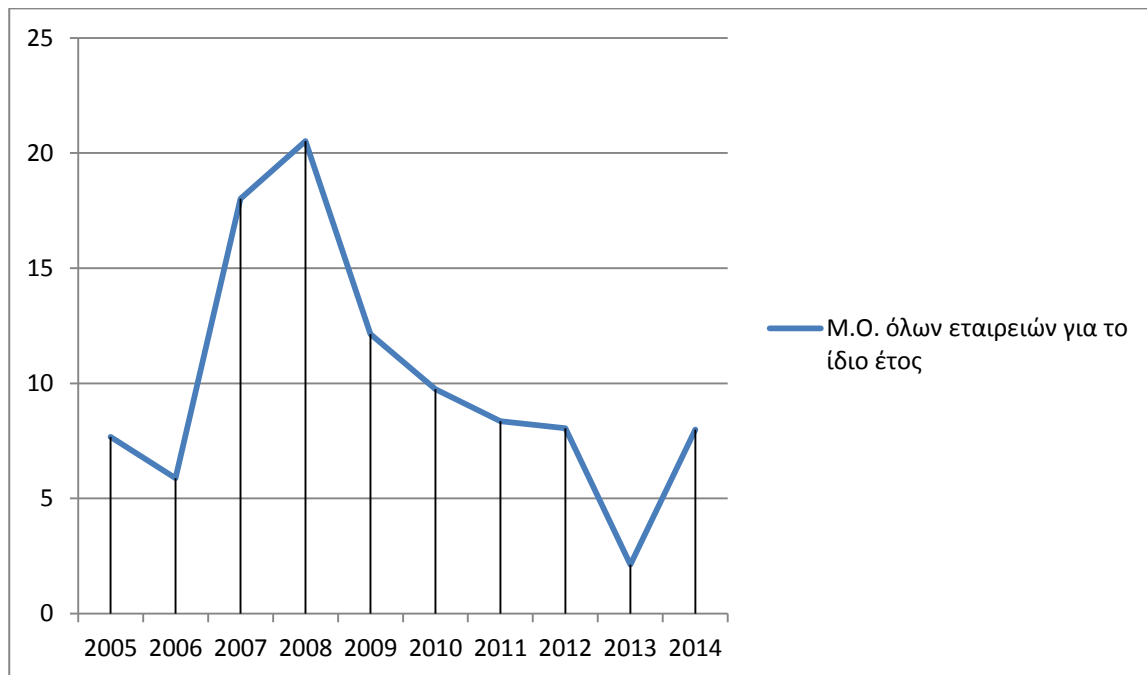
#### 5.4.4. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

		<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>				<b>Μ.Ο. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΤΟΣ</b>
		A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN	
<b>ΕΤΗ</b>	2005	3,72	7,58	4,47	14,95	7,68
	2006	3,51	6,57	2,82	10,60	5,88
	2007	3,06	28,68	32,12	8,22	18,02
	2008	3,32	26,43	45,59	6,75	20,52
	2009	3,08	21,95	17,79	5,71	12,13
	2010	2,85	21,08	10,08	4,93	9,74
	2011	2,74	19,47	6,82	4,37	8,35
	2012	2,40	21,72	4,12	3,94	8,05
	2013	2,24	20,40	2,74	3,56	2,13
	2014	2,44	23,94	2,39	3,24	8,00
<b>Μ.Ο. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΤΗ</b>		2,94	19,78	12,89	6,63	

Ο αριθμοδείκτης αυτός εκτιμά την παλαιότητα των πλοίων και την άμεση αντικατάσταση τούτων. Χρησιμεύει επίσης στην εκτίμηση των αποσβέσεων σε μια πρόβλεψη των ταμειακών ροών, αλλά πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τα πλοία τα οποία έχουν αποσβεσθεί πλήρως και συνεχίζουν να προσφέρουν στην επιχείρηση.

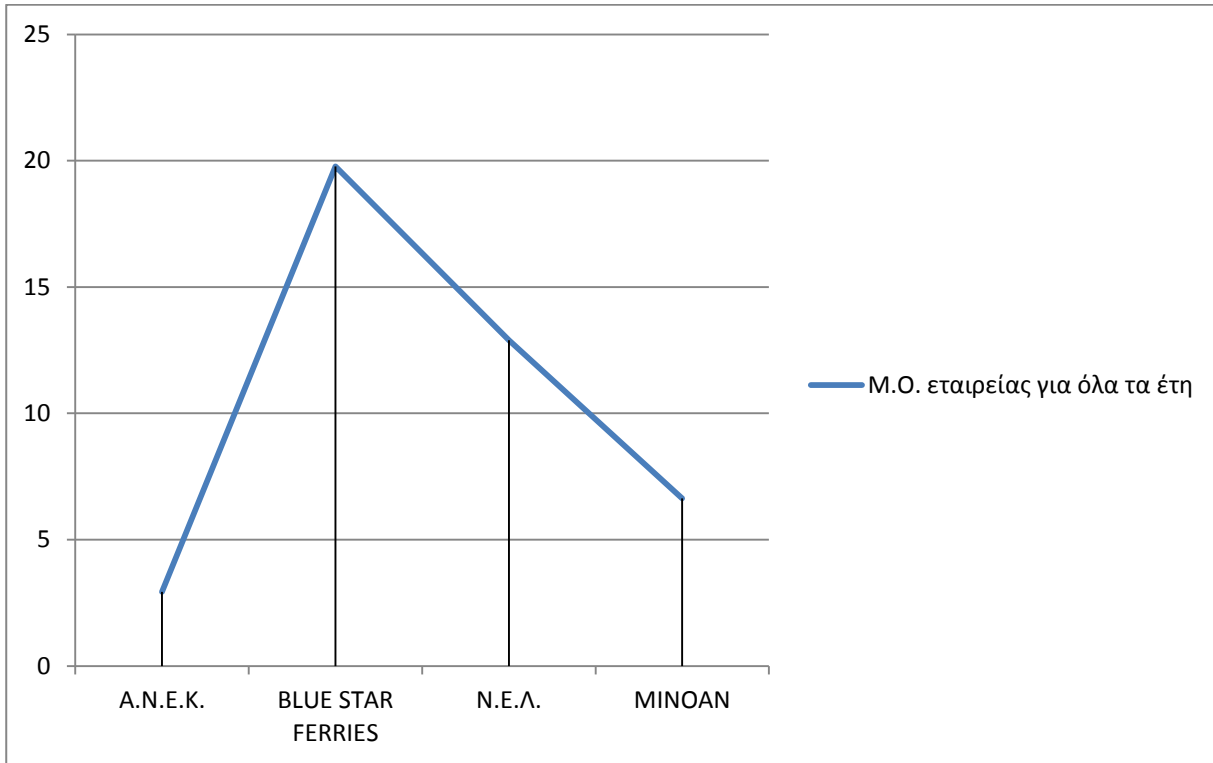
Στο διάγραμμα 5.31. παρατηρείται ότι το 2008 χαρακτηρίζεται από την αυξημένη παλαιότητα των πλοίων με ποσοστό 20,52, ενώ το έτος 2013 είναι το χαμηλότερο ποσοστό 2,13.

Διάγραμμα 5. 31:Μ.Ο. όλων εταιρειών για το ίδιο έτος



Στο παρακάτω διάγραμμα 5.32. παρατηρούμε ότι κατά μέσο όρο η ναυτιλιακή εταιρεία που χρησιμοποιεί παλιά πλοία τα οποία χρειάζονται άμεση αντικατάσταση είναι η Blue Star Ferries (19,78) , ενώ σε καλύτερη θέση βρίσκεται η Α.Ν.Ε.Κ με ποσοστό (2,94) .

Διάγραμμα 5. 32:Μ.Ο. εταιρείας για όλα τα έτη



## **6. ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

### **6.1. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ**

#### **6.1.1. ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
0,84	2,91	1,25	0,69

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα είναι ότι η Blue Star Ferries έχει το μεγαλύτερο ποσό κατά μέσο όρο γενικής ρευστότητας για την 10ετία με αποτέλεσμα η ναυτιλιακή εταιρεία να μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με το διαθέσιμο κυκλοφορούν ενεργητικό της. Ενώ η A.N.E.K. και η Minoan Lines παρουσιάζουν τα μικρότερα ποσοστά του κλάδου, τα οποία είναι κοντά στη μονάδα. Ο κλάδος της ναυτιλίας παρουσιάζει θετικά ποσοστά ρευστότητας για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στο οποίο αναλύσαμε.

### **6.2. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**

#### **6.2.1. ΗΜΕΡΕΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ**

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
661	1476	1323	1625

Η μέση διάρκεια εξόφλησης των υποχρεώσεων παρατηρείται σε υψηλά επίπεδα έτσι προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο κλάδος πιστώνει τους προμηθευτές του κατά μέσο όρο 1000 ημερες. Πιο συγκεκριμένα η ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN, είναι αυτή που οφείλει τους πιστωτές της κατά 1625 ημερες. Ενώ σε χαμηλά επίπεδα κυμαίνεται ο δείκτης για την ναυτιλιακή εταιρεία A.N.E.K. , όπου φαίνεται ότι είναι πιο τυπική στις υποχρεώσεις της από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου της καθώς εξοφλεί τους προμηθευτές της κατά 661 ημερες.

#### **6.2.2. ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΕΛΑΤΕΣ**

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
7	459	196	1

Η μέση διάρκεια είσπραξης των χρημάτων κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα για την ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN, ενώ σε υψηλά επίπεδα κυμαίνεται ο δείκτης για την Blue Star

Ferries. Παρατηρούμε ότι ο συγκεκριμένος κλάδος εισπράττει τις απαιτήσεις του σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Αυτό που μπορούμε να συμπεράνουμε είναι ότι ο κλάδος, στον οποίο ανήκουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, εισπράττει γρηγορότερα τα χρήματα ενώ πιστώνει τους προμηθευτές του για πολλές περισσότερες μέρες.

### 6.3.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

#### 6.3.1. ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.Λ.	MINOAN
17,28%	25,04%	-15,05%	17,59%

Ο αριθμοδείκτης μικτού κέρδους για τον κλάδο των ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζει αρκετά υψηλά ποσοστά εκτός όμως από την ναυτιλιακή εταιρεία N.E.Λ. που παρουσιάζει αρνητικό ποσοστό για τον συγκεκριμένο δείκτη. Αρχικά ένας αρκετά υψηλός δείκτης μας δείχνει την αποτελεσματική λειτουργία και την αποδοτικότητα του τμήματος των πωλήσεων και του marketing ώστε να προσφέρουν συμφέρουσες τιμές στην αγορά. Ενώ ένας χαμηλός δείκτης δεν προσφέρει την δυνατότητα στη ναυτιλιακή εταιρεία να καλύψει τα λειτουργικά της έξοδα, διάφορα άλλα έξοδα και ένα μέρος να κρατείται ως καθαρό κέρδος.

#### 6.3.2. ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.Λ.	MINOAN
-8,74%	8,19%	-61,45%	-3,01%

Ο αριθμοδείκτης του καθαρού κέρδους δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους αν αφαιρέσουμε από τις πωλήσεις το κόστος πωληθέντων και τα διάφορα έξοδα της εταιρείας. Για να είναι επικερδής μια εταιρεία πρέπει να έχει ένα αρκετό υψηλό ποσοστό. Όπως παρατηρούμε η Blue Star Ferries είναι η μοναδική εταιρεία που παρουσιάζει θετικό ποσοστό επομένως είναι και επικερδής στον κλάδο της για το χρονικό διάστημα από το 2005 έως το 2014, ενώ ένα αρκετό χαμηλό ποσοστό παρουσιάζει η ναυτιλιακής εταιρείας N.E.Λ. επομένως θα την χαρακτηρίσουμε ως ζημιογόνα χρονική περίοδο για αυτή την εταιρεία. Επίσης ως ζημιογόνα μπορούμε να χαρακτηρίσουμε το χρονικό διάστημα από το 2005 έως το 2014 και για το κλάδο της ναυτιλίας καθώς 3 από τις 4 ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν αρνητικά ποσοστά.

## 6.4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

### 6.4.1. ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
23,48%	53,59%	26,11%	39,18%

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης αξιολογεί την βιωσιμότητα της εταιρείας και τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων με το σύνολο των κεφαλαίων δίνοντας μια εικόνα αυτονομίας και ανεξαρτησίας από τα δανειακά κεφάλαια. Θετικά παρουσιάζονται τα ποσοστά από όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες για το συγκεκριμένο αριθμοδείκτη. Πιο αναλυτικά η ναυτιλιακή εταιρεία Blue Star Ferries δείχνει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό από όλες τις υπόλοιπες του κλάδου της, εκτιμώντας τη πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας προσφέροντας έτσι ένα μέτρο κάλυψης στους πιστωτές της. Ενώ λιγότερη αυτόνομη στο τρόπο λειτουργίας της θα μπορούσαμε να κρίνουμε την ναυτιλιακή εταιρεία A.N.E.K. καθώς διαθέτει το χαμηλότερο ποσοστό του κλάδου της. Έτσι, παρατηρούμε ότι γενικά ο κλάδος προσφέρει κάλυψη στους πιστωτές του με την χρησιμοποίηση των ιδίων κεφαλαίων ενώ αντίθετα την ελάχιστη χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων με αποτέλεσμα να παρέχει μια εικόνα αυτονομίας.

### 6.4.2. ΥΠΕΡΧΡΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
12,79	0,99	1,48	1,59

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει τη σχέση ξένων προς ιδίων κεφαλαίων και πιο συγκεκριμένα το επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης. Παρατηρούμε ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν ποσοστά πάνω της μονάδας (το ίδιο θεωρούμε και για την Blue Star Ferries διότι διαφέρει από την μονάδα κατά 0,01) με αποτέλεσμα να ασκείται κεφαλαιακή μόχλευση. Η πιο υπερχρεωμένη είναι η ναυτιλιακή εταιρεία A.N.E.K. όπου παρουσιάζει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό στο κλάδο της ενώ σε καλύτερη θέση από αυτή είναι η Blue Star Ferries. Όσο αναφορά τον κλάδο της ναυτιλίας παρουσιάζεται ως υπερχρεωμένος το έτος 2013, σύμφωνα με το διάγραμμα 5.25, ενώ σε χαμηλά επίπεδα κυμαίνεται ο αριθμοδείκτης για τις υπόλοιπες χρονιές.

### 6.4.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΓΙΩΝ

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
48,67%	81,28%	37,23%	46,08%

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει τον τρόπο χρηματοδότησης των παγίων με τα ίδια κεφάλαια που έχουν στη διάθεση τους οι εταιρείες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο αριθμοδείκτης παρουσιάζει αρκετά υψηλά ποσοστά για τον κλάδο της ναυτιλίας και αυτό παρέχει μια άνεση στον τρόπο κάλυψης των αναγκών των εταιρειών με τα ίδια κεφάλαια δηλαδή χωρίς να προβούν σε επιπλέον δανεισμό. Πιο αναλυτικά αρκετά υψηλά ποσοστά παρουσιάζει η ναυτιλιακή εταιρεία Blue Star Ferries με ποσοστό 81,28% ενώ το χαμηλότερο ποσοστό για το κλάδο της ναυτιλίας παρουσιάζει η ναυτιλιακή εταιρεία N.E.A. χωρίς όμως αυτό να έχει αρνητικά αποτελέσματα για την ίδια διότι διαθέτει ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό, όπως προείπαμε.

### 6.4.4. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

A.N.E.K.	BLUE STAR FERRIES	N.E.A.	MINOAN
2,94	19,78	12,89	6,63

Ο αριθμοδείκτης αυτός εκτιμά την παλαιότητα των πλοίων της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας και την άμεση αντικατάσταση αυτών. Ο κλάδος παρουσιάζει αυξημένα ποσοστά και ιδιαίτερα το έτος 2008 με ποσοστό 20,52 όπως θα παρατηρήσουμε και από το διάγραμμα 5.31. Το συμπέρασμα που προκύπτει από αυτή τη σύγκριση είναι ότι η ακτοπλοϊκή εταιρεία Blue Star Ferries έχει τον υψηλότερο δείκτη στο κλάδο της ναυτιλίας που σημαίνει ότι η συγκεκριμένη εταιρεία έχει στη διαθεσιμότητά της περισσότερα παλιά πλοία ενώ σε καλύτερη θέση βρίσκεται η A.N.E.K. όπου έχει τον χαμηλότερο ποσοστό, με διαφορά 16,84 από την Blue Star Ferries.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **A. ΒΙΒΛΙΑ**

Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009), “ Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές του επιδράσεις” , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Διακομιχάλης Μιχαήλ, Μανδήλας Αθανάσιος, Κελετζής Σίμος, (2013) “Ειδικές – Κλαδικές λογιστικές” , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Κάντζος Κωνσταντίνος, (2002), “Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων”, Εκδόσεις INTERBOOKS

Μιχελινάκης Β, (2013), “Διαβάζοντας έναν ισολογισμό”, εκδόσεις νομικής βιβλιοθήκης

Νιάρχος Νικήτας, (2004), “Χρηματοοικονομικής ανάλυσης λογιστικών καταστάσεων” , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Ρεβανόγλου Α, Γεωργόπουλος Ι, (2003) “Γενική λογιστική με Ε.Γ.Λ.Σ.” , εκδόσεις INTERBOOKS

Τσακλαγκάνος Άγγελος Α, (1995), “Θέματα οικονομικής των επιχειρήσεων”, εκδοτικός οίκος Κυριακίδης Α.Ε.

Φίλος Ιωάννης, Αποστόλου Απόστολος, (2010), “Διεθνή λογιστικά πρότυπα”, εκδόσεις κλειδάριθμος

Χαρλάντη Τζελίνα, (2001), “Ιστορία και ναυτιλία” , εκδόσεις Αλεξάνδρεια

Ciaran Walsh, (2001), “Αριθμοδείκτες και management” , εκδόσεις Πατάκη

Dean Kaplan, (2012), “Introduction To Financial Statement Analysis”, the Kaplan group

Petropoulos Ted, (2011), “Shipping Financing in Greece”, petrofinresearch

Rees Bill, (1995), “Financial analysis”, Prentice Hall

Theotokas Ioannis and Progoulaki Maria, (2007) “Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek shipping”

### **B. ΕΚΘΕΣΕΙΣ**

[http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK\\_prod/Corporate\\_Information/Investors](http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod/Corporate_Information/Investors) ετήσιες οικονομικές εκθέσεις από το 2005 έως το 2014 για την ναυτιλιακή εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ.

<http://www.attica-group.com/gr/investor/financial/financial.asp> ετήσιες οικονομικές εκθέσεις από



το 2005 έως το 2014 για την ναυτιλιακή εταιρεία BLUE STAR FERRIES

[http://www.nel.gr/index.asp?a\\_id=195](http://www.nel.gr/index.asp?a_id=195) ετήσιες οικονομικές εκθέσεις από το 2005 έως το 2014 για την ναυτιλιακή εταιρεία Ν.Ε.Λ.

<http://www.minoan.gr/en/investors-area/financial-info> ετήσιες οικονομικές εκθέσεις από το 2005 έως το 2014 για την ναυτιλιακή εταιρεία MINOAN

### **Γ. ΑΡΘΡΑ**

<http://www.naftemporiki.gr> (άρθρο το οποίο αναφέρει για την πρώτη θέση της Ελλάδας στη παγκόσμια ναυτιλία) Σάββατο 7 Μαρτίου 2015

<http://www.nooz.gr> Δευτέρα 9 Μαρτίου 2015 (άρθρο με θέμα: στην πρώτη θέση η ελληνική ναυτιλία παγκοσμίως)

[http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch2\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch2_en.pdf) Τετάρτη 1 Απριλίου 2015 Η παγκόσμια ναυτιλία και η θέση της Ελλάδας σε αυτήν. Σελ. : 32 – 42

<http://www.dealnews.gr> (άρθρο με θέμα : “Το ... άλλο δημοψήφισμα, της ναυτιλίας” ) Τρίτη 15 Σεπτεμβρίου 2015

<http://www.e-nautilia.gr> (άρθρο με θέμα : Μειώθηκαν κατά 22 οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες) Τρίτη 15 Σεπτεμβρίου 2015

<http://www.ellinikiaktoploia.net> (άρθρο με θέμα: πτώση της επιβατικής κίνησης στην ακτοπλοΐα κατά 12,38% ) πηγή του άρθρου από την Ναυτεμπορική Τρίτη 15 Σεπτεμβρίου 2015

<http://www.e-nautilia.gr> (άρθρο με θέμα : Έτοιμες να μεταφερθούν στο εξωτερικό δεκάδες ναυτιλιακές εταιρείες) Τρίτη 15 Σεπτεμβρίου 2015

### **Ε. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΙΝΤΕΡΝΕΤ**

[http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK\\_prod](http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod) επίσημη ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρείας Α.Ν.Ε.Κ.

<http://www.bluestarferries.gr/site/content.asp?loc=1> επίσημη ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρείας BLUE STAR FERRIES

[http://www.nel.gr/index.asp?a\\_id=46](http://www.nel.gr/index.asp?a_id=46) επίσημη ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρείας Ν.Ε.Λ.

<http://www.minoan.gr/en> επίσημη ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρείας MINOAN

<http://www.ase.gr/> επίσημη ιστοσελίδα του Χρηματιστηρίου Αθηνών

Χύτης Ευάγγελος, 2014, Πανεπιστημιακές σημειώσεις του μαθήματος: Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, Τ.Ε.Ι. Ηπείρου

### **ΣΤ. ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Χρηματοοικονομική ανάλυση οργανισμών λιμένων σε καθεστώς Δ.Ε.Κ.Ο., Δρούλια Αναστασία