



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής

ΠΜΣ : Λογιστική – Χρηματοοικονομική και Διοικητική Επιστήμη

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η οικονομική αποδοτικότητα των υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.
Ανωνύμων Εταιρειών και οι ιδιαιτερότητες
του θεσμικού και φορολογικού πλαισίου τους.»**

Λάζαρος Σκουληκαρίτης

Επιβλέπων : Ευάγγελος Χύτης
Επίκουρος Καθηγητής Λογιστικής

Πρέβεζα , Ιούνιος 2017



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής

ΠΜΣ : Λογιστική – Χρηματοοικονομική και Διοικητική Επιστήμη

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η οικονομική αποδοτικότητα των υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.
Ανωνύμων Εταιρειών και οι ιδιαιτερότητες
του θεσμικού και φορολογικού πλαισίου τους.»**

Λάζαρος Σκουληκαρίτης

Επιβλέπων : Ευάγγελος Χύτης
Επίκουρος Καθηγητής Λογιστικής

Πρέβεζα , Ιούνιος 2017

**The economic efficiency of KTEL SA and the particularities
of its fiscal framework**

Εγκρίθηκε από τριμελή επιτροπή

Πρέβεζα , 5 Οκτωβρίου 2017

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπον καθηγητής : Ευάγγελος Χύτης , Επίκουρος καθηγητής

2. Μέλος : Μιχαήλ Διακομιχάλης , Αναπληρωτής καθηγητής

3. Μέλος : Χαρίλαος Ναξάκης , Καθηγητής

Ο Διευθυντής του ΠΜΣ

Χαρίλαος Ναξάκης

Καθηγητής

© Σκουληκαρίτης Λάζαρος , 2017

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος . Allrightsreserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν.2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Σκουληκαρίτης Λάζαρος

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του Μ.Π.Σ. για τις γνώσεις που μου προσέφεραν κατά τη διάρκεια των σπουδών μου. Ιδιαίτερος ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Ευάγγελο Χύτη για την πολύτιμη επιστημονική του καθοδήγηση. Επίσης τον κ. Δημήτριο Φίλη για τις εύστοχες παρατηρήσεις του καθώς και την κα. Μαριάνθη Φίλη για την φιλολογική επιμέλεια.

Στην κόρη μου Ελένη

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εργασία αυτή καταγράφονται και αναδεικνύονται αρχικά οι ιδιαιτερότητες των υπεραστικών ΚΤΕΛ ΑΕ επικεντρώνοντας σε θέματα φορολογίας και Δομών Διοίκησης. Διερευνώνται και αναλύονται στην συνέχεια η χρηματοοικονομική τους διάρθρωση και αποδοτικότητα καθώς και παράγοντες, κίνδυνοι που απειλούν την βιωσιμότητα τους. Τέλος γίνονται προτάσεις βελτίωσης της οικονομικής αποδοτικότητας τους και του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας τους.

Λέξεις – κλειδιά : ΚΤΕΛ ΑΕ , μεταφορές προσώπων, χρηματοοικονομική ανάλυση Ν.2190/1920 , Ν.2963/2001.

ABSTRACT

In this master thesis the peculiarities of the interurban KTEL SA are first recorded and highlighted by focusing on issues of taxation and administration structures. They are then investigated and analyzed in terms of their financial structure and efficiency as well as factors, threats to their sustainability. Finally proposals are made for improving their economic efficiency and the institutional framework for their operation.

Key – words: KTEL S. A , people transportation, financial analysis , L.2190/1920 L.2963/2001.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	ix
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	xi
ABSTRACT.....	xii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	xiii-xiv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	xv-xvi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ/ΕΙΚΟΝΩΝ.....	xvii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	xviii-xix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	xxi-xxii
ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	1-72
1. Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΚΤΕΛ ΑΕ.....	1
1.1 Ιστορική εξέλιξη των ΚΤΕΛ	1
1.2 Μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Ανώνυμες Εταιρείες.....	2
1.3 Βασικοί όροι συμβάσεων μίσθωσης λεωφορείων στις ΚΤΕΛ ΑΕ.....	3
1.4 Ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα.....	4
1.5 Χιλιομετρική αποζημίωση (μίσθωμα).....	6
2. Η πρακτική της Φορολογικής Διοίκησης – Διαφορές με την κοινή Ανώνυμη Εταιρεία	11
2.1 Εισαγωγή	11
2.2 Εκκαθάριση τριμηνιαίας διαχειριστικής περιόδου	12
2.3 Μεθοδολογία αναγνώρισης εσόδων και εξόδων της ΚΤΕΛ ΑΕ	14
2.4 Εταιρική διακυβέρνηση στις ΚΤΕΛ ΑΕ.....	16
2.5 Μετοχικό κεφάλαιο της ΚΤΕΛ ΑΕ.....	18
2.6 Ο Μέτοχος της ΚΤΕΛ ΑΕ	19
2.7 Ειδικά αποθεματικά	22

2.8 Διενέργεια προβλέψεων.....	24
3. Έννοιες τις χρηματοοικονομικής ανάλυσης	27
3.1 Εισαγωγή στη χρηματοοικονομική ανάλυση	27
3.2 Ενδιαφερόμενοι	29
3.3 Σκοπιμότητα ενδιαφερομένων.....	30
3.4 Μέθοδοι ανάλυσης χρηματοοικονομικών καταστάσεων	32
3.5 Αριθμοδείκτες ρευστότητας	34
3.6 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας	35
3.7 Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας	37
4. Χρηματοοικονομική ανάλυση των ΚΤΕΛ ΑΕ.....	39
4.1 Επιλογή και μεθοδολογία	39
4.2 Κατάσταση κοινού μεγέθους	41
4.3 Οριζόντια ανάλυση – Αριθμοδείκτες τάσης	47
4.4 Αριθμοδείκτες ρευστότητας	49
4.5 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας	51
4.6 Αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης και βιωσιμότητας	56
5. Η αποδοτικότητα των ΚΤΕΛ ΑΕ	61
5.1 Επιλογή και μεθοδολογία	61
5.2 Αριθμοδείκτης Κόστος πωλήσεων προς κύκλο εργασιών κλάδου	63
5.3 Αριθμοδείκτης Έξοδα διοίκησης προς κύκλο εργασιών κλάδου	64
5.4 Αριθμοδείκτης Έξοδα διάθεσης προς κύκλο εργασιών κλάδου	65
5.5 Αριθμοδείκτης Μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού κλάδου.....	66
5.6 Επιλογή και κατάταξη των ΚΤΕΛ ΑΕ με βάση την αποδοτικότητα τους.....	67
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73-77
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	79-82

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1 [Συντελεστές δαπανών μισθούμενου λεωφορείου στην ΚΤΕΛ ΑΕ]	7
Πίνακας 4.1 [ΚΤΕΛ ΑΕ Ελλάδας]	39
Πίνακας 4.2 [Μέσοι όροι ανά χρήση κονδυλίων ενεργητικού , ποσά σε ευρώ]	42
Πίνακας 4.3 [Κάθετη ανάλυση κονδυλίων ενεργητικού ανά χρήση]	42
Πίνακας 4.4 [Μέσοι όροι ανά χρήση κονδυλίων παθητικού , ποσά σε ευρώ]	44
Πίνακας 4.5 [Κάθετη ανάλυση κονδυλίων παθητικού ανά χρήση]	44
Πίνακας 4.6 [Αριθμοδείκτες τάσεις ενεργητικού]	47
Πίνακας 4.7 [Αριθμοδείκτες τάσεις παθητικού]	48
Πίνακας 4.8 [Αριθμοδείκτες γενικής – ειδικής ρευστότητας]	49
Πίνακας 4.9 [Αριθμοδείκτες ταμειακής ρευστότητας]	50
Πίνακας 4.10 [Αριθμοδείκτες ταχ.εισπρ. απαιτήσεων]	51
Πίνακας 4.11 [Αριθμοδείκτες ταχ. Εξοφ. Β.Υ.]	51
Πίνακας 4.12 [Αριθμοδείκτες ταχ. ΚΚΚ]	52
Πίνακας 4.13 [Αριθμοδείκτες ταχ. Κυκλοφ. Ενεργητικού]	54
Πίνακας 4.14 [Αριθμοδείκτες ταχ. Κυκλ. Παγίων]	54
Πίνακας 4.15 [Αριθμοδείκτες ταχ. Κυκλοφ. Ιδίων Κεφαλαίων]	55
Πίνακας 4.16 [Αριθμοδείκτες ίδια προς συνολικά κεφάλαια]	56
Πίνακας 4.17 [Αριθμοδείκτες ξένα προς συνολικά κεφάλαια]	57
Πίνακας 4.18 [Αριθμοδείκτες ίδια προς ξένα κεφάλαια]	58
Πίνακας 4.19 [Αριθμοδείκτες ίδια κεφάλαια προς πάγια]	59
Πίνακας 4.20 [Αριθμοδείκτες πάγια προς Μ.Υ.]	60
Πίνακας 5.1 [αριθ. Κόστος πωλήσεων προς κύκλος εργασιών]	63
Πίνακας 5.2 [αριθ. Έξοδα διοίκησης προς κύκλο εργασιών]	64
Πίνακας 5.3 [αριθ. Έξοδα διάθεσης προς κύκλο εργασιών]	65
Πίνακας 5.4 [αριθ. Μερ. αποτ. Προς σύνολο ενεργητικού]	67
Πίνακας 5.5 [Δείγμα ΚΤΕΛ ΑΕ με κύκλο εργασιών άνω των 10εκ.]	68

Πίνακας 5.6 [γεωγραφική κατανομή δείγματος]	68
Πίνακας 5.7 [κατάταξη δείγματος για αριθ. ΚΠ/ΚΕ]	69
Πίνακας 5.8 [κατάταξη δείγματος για αριθ. ΕΞ.ΔΙΟΙΚ/ΚΕ]	70
Πίνακας 5.9 [κατάταξη δείγματος για αριθ. ΕΞ.ΔΙΑΘ./ΚΕ]	71
Πίνακας 5.10 [κατάταξη δείγματος για αριθ. ΜΕΡ.ΑΠΟΤ/ΣΥΝ.ΕΝΕΡ.]	72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ/ΕΙΚΟΝΩΝ

Διάγραμμα 4.1 [Κατανομή κονδυλίων ενεργητικού]	43
Διάγραμμα 4.2 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων ενεργητικού]	43
Διάγραμμα 4.3 [Κατανομή κονδυλίων παθητικού]	45
Διάγραμμα 4.4 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων παθητικού]	45
Διάγραμμα 4.5 [Διαχρονική μεταβολή κύκλου εργασιών]	46
Διάγραμμα 4.6 [Διαχρονική μεταβολή κονδυλίων ενεργητικού]	47
Διάγραμμα 4.7 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων παθητικού]	48
Διάγραμμα 4.8 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. γεν.-ειδ. ρευστότητας]	49
Διάγραμμα 4.9 [Διαχρονική μεταβολή αριθ.ταμ. ρευστότητας]	50
Διάγραμμα 4.10 [Διαχρονική μεταβολή μέσης διάρκειας παραμονής απαιτήσεων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων]	52
Διάγραμμα 4.11 [Διαχρονική μεταβολή αριθ.ταχ.καθ.κεφ.κίνησης]	53
Διάγραμμα 4.12 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Κυκλ. Ενεργητικού]	54
Διάγραμμα 4.13 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Κυκλ. παγίων]	55
Διάγραμμα 4.14 [Διαχρονική μεταβολή αριθ.ταχ.κυκλ.ιδίων κεφαλαίων]	56
Διάγραμμα 4.15 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ίδια προς συν.κεφάλαια]	56
Διάγραμμα 4.16 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ξένα προς συνολικά κεφάλαια]	57
Διάγραμμα 4.17 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ίδια προς ξένα κεφάλαια]	58
Διάγραμμα 4.18 [Διαχρονική μεταβ. αριθ. Ίδια κεφ. προς πάγια]	59
Διάγραμμα 4.19 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Πάγια προς Μ.Υ.]	60
Διάγραμμα 5.1 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Κόστος πωλήσεων προς κύκλο εργασιών]	63
Διάγραμμα 5.2 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Έξοδα διοίκ.προς κύκλο εργασιών].....	64
Διάγραμμα 5.3 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Έξοδα διάθ.προς κύκλο εργασιών]....	65
Διάγραμμα 5.4 [Διαχρονική μεταβολή αριθ.μερ.αποτ. προς σύν.ενεργητικού]	67

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΚΤΕΛ	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων
ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρεία
ΒΔ	Βασιλικό Διάταγμα
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
ΝΔ	Νομοθετικό Διάταγμα
ΚΝ	Κωδικοποιημένος Νόμος
ΕΦΚΑ	Ενιαίος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης
ΟΑΕΕ	Οργανισμός Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών
ΟΓΑ	Οργανισμός Γεωργικών Ασφαλίσεων
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
ΠΟΛ	Πολυγραφημένη
ΝΣΚ	Νομικό Συμβούλιο Κράτους
Κ.Α.	Κωδικός Αριθμός
Δ.Χ	Δημοσίας Χρήσεως
ΔΕΑΣ	Δημοτική Επιχείρηση Αστικών
ΡΟΔΑ	Ροδιακός Οργανισμός Δημοσίων Αυτοκινήτων
ΚΚΚ	Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης
Μ.Υ.	Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις
Β.Υ.	Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις
Α.Φ.Μ	Αριθμός Φορολογικού Μητρώου
Δ.Ο.Υ.	Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
ΚΑΧ	Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως
EBITDA	Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization
Μ.Ο	Μέσος Όρος
ΚΠ	Κόστος Πωλήσεων

ΚΕΚύκλος Εργασιών
ΣΟΛ..... Σώμα Ορκωτών Λογιστών
ΚΒΣ.....Κώδικας Βιβλίων Στοιχείων
ΚΦΑΣ.....Κώδικας Φορολογικής Απεικόνισης Συναλλαγών
ΕΛΠ.....Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος των δημόσιων συγκοινωνιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της ελληνικής οικονομίας. Οι ανάγκες για την χερσαία μεταφορά προσώπων και αγαθών καλύπτονται πανελλαδικά από τα Υπεραστικά ΚΤΕΛ και σε ορισμένες περιοχές όπου δεν υπάρχει εναλλακτική λύση αυτή η ανάγκη καλύπτεται αποκλειστικά από τις ένα λόγο μεταφορικές εταιρείες.

Ο κλάδος έχει αυξητική σχετικά πορεία τα τελευταία χρόνια καθώς λόγω της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης και της ανόδου του κόστους μεταφορών (καύσιμα, διόδια κλπ) είναι πολλοί αυτοί που επιλέγουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς αντί των ιδιόκτητων οχημάτων τους. Όμως έχουν περιοριστεί οι μετακινήσεις πια στις πλέον απαραίτητες.

Οι ΚΤΕΛ ΑΕ απολαμβάνουν το πλήρες μονοπώλιο των οδικών μεταφορών επιβατών στην Ελλάδα , δίχως όμως να λαμβάνουν κρατική επιδότηση πλην εκείνων για τη μεταφορά μαθητών, ενώ τα κόμιστρα τους καθορίζονται με υπουργική απόφαση. Στο πλαίσιο εφαρμογής του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007 προβλέπεται η απελευθέρωση της αγοράς των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ που προβλέπεται να γίνει πριν το 2019 οπότε και λήγει η σχετική προθεσμία που έχει δοθεί από την ευρωπαϊκή ένωση. Άλλωστε και στο άρθρο 21 του Ν.4199/2013 (ΦΕΚ Α/2013 11.10.2013) αναφέρεται ρητά ότι : «Οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος , οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοιχτό διαγωνισμό.»

Λόγω της σημαντικότητας του έργου τους κρίθηκε σκόπιμο στην παρούσα εργασία να μελετηθεί ο κλάδος των υπεραστικών ΚΤΕΛ ΑΕ στην Ελλάδα κατά την περίοδο από το 2010 έως και το 2014, διάστημα κατά το οποίο η χώρα μας διέρχεται μια πρωτοφανή οικονομική κρίση που έχει πλήξει όλους τους τομείς της οικονομίας.

Αρχικά γίνεται αναφορά στην ιστορική εξέλιξη των υπεραστικών ΚΤΕΛ και καταγράφεται η διαδικασία μετατροπής τους σε ανώνυμες εταιρείες ειδικού σκοπού και επισημαίνονται οι ιδιαιτερότητες του λογιστικού και φορολογικού πλαισίου που τα διέπουν.

Έπειτα πραγματοποιείται χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου των υπεραστικών ΚΤΕΛ ΑΕ. Αντλήθηκαν οι ισολογισμοί και οι καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεις

των 55 ΚΤΕΛ ΑΕ που είναι υπόχρεα σε δημοσίευση των οικονομικών τους καταστάσεων και αφού καταγράφηκαν αναλυτικά τα κονδύλια των ισολογισμών και των καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσεως για κάθε έτος από το 2010 έως και το 2014 για κάθε ΚΤΕΛ ΑΕ, ταξινομήθηκαν και επεξεργάστηκαν σε ηλεκτρονικά φύλλα.

Κατόπιν αυτών των ενεργειών δημιουργήθηκε ο ενοποιημένος ισολογισμός του κλάδου και από εκεί αντλήθηκαν τα στοιχεία με βάση τα οποία προχωρήσαμε στην χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου και ειδικότερα παρουσιάζεται η κατάσταση κοινού μεγέθους του κλάδου, η οριζόντια ανάλυση με αριθμοδείκτες τάσης, οι αριθμοδείκτες ρευστότητας, δραστηριότητας, διάρθρωσης και βιωσιμότητας και αποδοτικότητας. Παρουσιάζεται δε μια κατάταξη των ΚΤΕΛ ΑΕ με κύκλο εργασιών άνω των 10.000.000€ με βάση την αποδοτικότητα τους και σε σύγκριση με την αποδοτικότητα του κλάδου.

Τελικά, ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση του ιδιαίτερου καθεστώτος λειτουργίας των ΚΤΕΛ ΑΕ υπεραστικών γραμμών με λεωφορεία μισθωμένα από τους ιδιοκτήτες τους. Η ιδιαιτερότητα αφορά τόσο τον τομέα του εμπορικού δικαίου, τον τομέα των μεταφορών αλλά και το φορολογικό και λογιστικό δίκαιο σε σχέση με τα ισχύοντα προς τις κοινές Ανώνυμες Εταιρείες και βέβαια προμετωπίδα αυτής της ιδιαιτερότητας αποτελεί ο χαρακτήρας των ΚΤΕΛ ΑΕ ως οικονομικών εξισωτικών μονάδων και η κατάταξη αυτών με βάση αριθμοδείκτες προσαρμοσμένους στο ιδιαίτερο αυτό θεσμικό πλαίσιο, όπως παρατίθεται στην χρηματοοικονομική ανάλυση που λαμβάνει χώρα στην παρούσα εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΚΤΕΛ ΑΕ

1.1 Ιστορική εξέλιξη των ΚΤΕΛ

Το πρώτο υπεραστικό λεωφορείο κυκλοφόρησε στην Ελλάδα το έτος 1896, ήταν χωρητικότητας 14 θέσεων, Γαλλικής κατασκευής. Την εποχή εκείνη για την εκμετάλλευση οχήματος ως μεταφορικού μέσου χρειαζόταν μια απλή άδεια της αστυνομικής αρχής.

Κάθε λεωφορείο λογιζόταν ως μια αυτόνομη επιχείρηση και ο κάθε ιδιοκτήτης του μπορούσε σύμφωνα με την κρίση του να το χρησιμοποιεί σε οποιαδήποτε γραμμή και περιοχή. Το δε κόμιστρο διαμορφωνόταν ελεύθερα ανάλογα με την επιβατική κίνηση ή τον τυχόν ανταγωνισμό.

Οι πρώτες νομοθετικές διατάξεις που προσπάθησαν σε γενικές γραμμές να καθορίσουν κανόνες στην κυκλοφορία οχημάτων γενικά και ειδικότερα να θεσπίσουν μια κυκλοφοριακή αγωγή στη χώρα, χρονολογούνται στις αρχές της δεκαετίας του 1920. Πρόκειται για το ΒΔ της 12^{ης} Σεπτεμβρίου του έτους 1922 (ΦΕΚ Α 16) και το ΠΔ της 15^{ης} Οκτωβρίου του έτους 1925 (ΦΕΚ Α 306) περί κυκλοφορίας αυτοκινήτων.

Με το Ν.2119/1952 συστήνονται για πρώτη φορά τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων γνωστά ως ΚΤΕΛ, δημιουργήθηκαν τότε 104 τέτοια κοινά ταμεία, 45 Αστικά και 59 Υπεραστικά. Στην συνέχεια ανετράπη αυτή η δομή με υπουργική απόφαση το έτος 1968, αποδομώντας την τότε οργάνωση. Συγχωνεύτηκαν όλα τα μέχρι τότε λειτουργούντα ΚΤΕΛ σε 8 μόνο οργανισμούς που ονομάστηκαν ΚΤΕΥΛ.

Στη συνέχεια έχουμε την έκδοση του Ν.Δ. 102/1973 όπου επανέρχεται το προηγούμενο καθεστώς με την επανίδρυση των Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων τα οποία αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος με το Ν.2963/2001, ΚΤΕΛ μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες και ως τέτοιες λειτουργούν έως και σήμερα.

1.2 Μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Ανώνυμες Εταιρείες

Τα ΚΤΕΛ σύμφωνα με το Ν.2963/2001 μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες. Με βάση το άρθρο 3 του Νόμου η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Ανώνυμες εταιρείες έγινε είτε με εισφορά στην Α.Ε. της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων των οικείων ΚΤΕΛ, είτε με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ καθώς και αυτών που προέρχονται από αντικατάσταση.

Στην παρούσα εργασία θα μελετηθεί η περίπτωση της μίσθωσης των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ και αυτών που προέρχονται από αντικατάσταση και αναλαμβάνουν την υποχρέωση εκτέλεσης του έργου της μεταφοράς προσώπων.

Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, αποτιμώμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Κ.Ν. 2190/1920 και εισφορά εις χρήμα και βέβαια δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις Ανώνυμες Εταιρείες.

Μέτοχοι των Ανωνύμων εταιρειών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με τη συμμετοχή που είχαν πριν τη μετατροπή.

Τα λεωφορεία των φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στο ΚΤΕΛ καθώς και αυτά που προέρχονται από αντικατάσταση αυτών εκμισθώνονται στην Ανώνυμη Εταιρεία. Η σύμβαση μίσθωσης είναι ορισμένου χρόνου και η διάρκεια της λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη της ανάθεσης του έργου.

Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες - μέτοχοι υποχρεούνται έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης, να παρέχουν το όχημα με τον οδηγό του σύμφωνα με το κύκλωμα εργασίας που καθορίζει η συμβαλλόμενη ΚΤΕΛ ΑΕ.

Τον ιδιοκτήτη - μέτοχο βαρύνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού, που αυτός προσλαμβάνει, η συντήρηση και φύλαξη του οχήματος . Με απόφαση του

Υπουργού Μεταφορών και Συγκοινωνιών καθορίζονται οι βασικοί όροι των συμβάσεων μίσθωσης, ιδίως οι ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

1.3 Βασικοί όροι συμβάσεων μίσθωσης λεωφορείων στις ΚΤΕΛ ΑΕ

Κάθε ΚΤΕΛ το οποίο μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρεία σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του Ν.2963/2001 (Α 268) υποχρεούται να συνάψει σύμβαση μίσθωσης με κάθε ιδιοκτήτη – μέτοχο του λεωφορείου που είναι ενταγμένο στο ΚΤΕΛ για τη διενέργεια του συγκοινωνιακού έργου που έχει ανατεθεί σε αυτήν ή στο ΚΤΕΛ από το οποίο προέρχεται, σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Η σύμβαση μίσθωσης υπογράφεται από το νόμιμο εκπρόσωπο της ΚΤΕΛ ΑΕ και τον ιδιοκτήτη – μέτοχο του λεωφορείου. Στην περίπτωση που οι ιδιοκτήτες του λεωφορείου είναι περισσότεροι του ενός η σχετική μίσθωση υπογράφεται από όλους τους συνιδιοκτήτες.

Η υπογραφή της σύμβασης μίσθωσης συνεπάγεται την ανεπιφύλακτη αποδοχή των όρων της και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του Ν.2963/2001 και των κατ'εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων Υπουργικών Αποφάσεων και Προεδρικών Διαταγμάτων.

Η σύμβαση μίσθωσης περιλαμβάνει υποχρεωτικά τα παρακάτω:

α) Τα συμβαλλόμενα μέρη με υποχρεωτική αναγραφή των ποσοστών συνιδιοκτησίας επί του λεωφορείου στην περίπτωση περισσότερων του ενός συνιδιοκτητών.

β) Τη χρονική διάρκεια της σύμβασης που είναι ορισμένου χρόνου και λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη της ανάθεσης του έργου. Σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτήτη ενός ή περισσότερων ιδιοκτητών υπογράφεται νέα σύμβαση για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα μέχρι τη λήξη της ανάθεσης. Σύμβαση δεν μπορεί να υπογραφεί σε περίπτωση που το λεωφορείο δεν έχει αυτό το περιθώριο ηλικίας, λόγω συμπλήρωσης του ορίου ηλικίας για απόσυρση που ορίζει ο νόμος, πριν από τη λήξη της ανάθεσης του έργου.

γ) Τα στοιχεία ταυτότητας του λεωφορείου όπως αυτά αναγράφονται επακριβώς στην άδεια κυκλοφορίας, την κλάση, τον τύπο και την ηλικία του αυτοκινήτου. Σε

περίπτωση αντικατάστασης του λεωφορείου υπογράφεται νέα σύμβαση με τα νέα στοιχεία του αυτοκινήτου προσαρμοσμένη αναλόγως του αριθμού των ελάχιστων εγγυημένων χιλιομέτρων και της χιλιομετρικής αποζημίωσης.

δ) Τα ελάχιστα εγγυημένα πραγματικά χιλιόμετρα που η ΚΤΕΛ ΑΕ εγγυάται ότι θα δρομολογεί το εκμισθωμένο λεωφορείο ενώ ο εκμισθωτής υποχρεούται να το έχει σε πλήρη ετοιμότητα.

ε) Τη χιλιομετρική αποζημίωση (μίσθωμα) του λεωφορείου που εξαρτάται από την κλάση, τον τύπο και την ηλικία του καθώς και κάθε άλλη επιπλέον αποζημίωση.

στ) Τις ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών που απορρέουν από τις διατάξεις του Ν.2963/2001 (Α 268) και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων Υπουργικών Αποφάσεων και Προεδρικών Διαταγμάτων.

ζ) Κάθε άλλο όρο που δε μνημονεύεται παραπάνω και που η ΚΤΕΛ ΑΕ θεωρεί ότι πρέπει να συμπεριλάβει είτε λόγω ειδικών συνθηκών είτε για την μεγαλύτερη διασφάλιση των συμφερόντων της και για την καλύτερευση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

1.4.Η έννοια «Ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα»

Για να προσδιορίσουμε τα ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα, παίρνουμε ως τιμή βάσης το μέσο έργο που εκτελεί ένα λεωφορείο ηλικίας άνω των είκοσι ετών, σε πραγματικά διανυόμενα χιλιόμετρα, σε μια χρονική περίοδο τουλάχιστον ενός τριμήνου. Το μέσο έργο λοιπόν που πρέπει να εκτελέσει ένα τέτοιο λεωφορείο σε μια προσδιορισμένη χρονική περίοδο καθορίζεται από το κλάσμα που έχει ως αριθμητή το σύνολο των πραγματικών χιλιομέτρων που πραγματοποιήθηκαν από τα μισθωμένα λεωφορεία της ΚΤΕΛ ΑΕ στην ίδια χρονική περίοδο και παρονομαστή το άθροισμα των συντελεστών πραγματικών χιλιομέτρων που αντιστοιχούν σε ένα τέτοιο λεωφορείο προσαυξημένου κατά μια ακέραια μονάδα για κάθε ένα από αυτά. Από τις τιμές που αναφέρθηκαν στους όρους του κλάσματος δεν λαμβάνονται υπόψη τα λεωφορεία που ανήκουν κατά ακέραια μονάδα στην ΚΤΕΛ ΑΕ.

Αν συμβολίσουμε με x_i , $i = 1, 2, \dots, v$ τα πραγματικά χιλιόμετρα που διανύθηκαν από κάθε ένα τέτοιο λεωφορείο και με w_i , $i = 1, 2, \dots, v$ τους συντελεστές των πραγματικών χιλιομέτρων όπως είδαμε πιο πάνω, τότε εκφράζουμε το μέσο έργο με την βοήθεια της παράστασης : Μέσο έργο = $\frac{\sum x_i}{\sum (w_i + 1)}$.

Ο συντελεστής πραγματικών χιλιομέτρων αφορά τα μισθωμένα στην ΚΤΕΛ ΑΕ λεωφορεία και προσδιορίζεται ανάλογα με την ηλικία τους όπως ως εξής

Α) Για λεωφορεία έως 11 ετών σε 0,25

Β) Για λεωφορεία από 11 έως 23 ετών σε 0,15

Γ) Για λεωφορεία άνω των 23 ετών σε 0

Η πραγματοποίηση των ελάχιστων εγγυημένων χιλιομέτρων που αντιστοιχούν σε κάθε μισθωμένο λεωφορείο γίνεται με την καθιέρωση για κάθε ένα, δρομολογίων σε μία ή περισσότερες γραμμές εις τρόπον ώστε να αποφεύγονται ή να περιορίζονται κατά το δυνατό οι διανυκτερεύσεις, τα εκτός έδρας, οι υπερωριακές απασχολήσεις προσωπικού καθώς και η άνιση χρονικά απασχόληση λεωφορείων.

Η ΚΤΕΛ ΑΕ έχει την υποχρέωση να μεριμνά ώστε σε κάθε τρίμηνη διαχειριστική περίοδο, κάθε μισθωμένο λεωφορείο, να έχει πραγματοποιήσει τα ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα που έχουν αναγραφεί στη σύμβαση. Αν αυτό δεν είναι εφικτό για μία τριμηνιαία διαχειριστική περίοδο τότε η ΚΤΕΛ ΑΕ δρομολογεί όλα τα λεωφορεία ώστε στο τέλος της τέταρτης διαχειριστικής περιόδου που συμπίπτει με την ετήσια διαχειριστική περίοδο, να έχουν πραγματοποιηθεί οι όροι των συμβάσεων για κάθε μισθωμένο λεωφορείο.

Αν παρόλα αυτά δεν έχουν πραγματοποιηθεί τα αναγραφόμενα στη σύμβαση ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα, χωρίς την υπαιτιότητα των ιδιοκτητών τότε η ΚΤΕΛ ΑΕ οφείλει να αποζημιώσει τα λεωφορεία αυτά με τα ποσά που προβλέπονται στην σύμβαση. Αν όμως η υπαιτιότητα είναι των ιδιοκτητών τότε καταλογίζονται από την ΚΤΕΛ ΑΕ απώλειες στα συγκεκριμένα λεωφορεία.

Απώλειες θεωρούνται τα χιλιόμετρα που δεν πραγματοποιήθηκαν από υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη, δεν εκτελέστηκαν τα καθορισμένα δρομολόγια για λόγους επισκευής ή άλλη αιτία και προσαυξανόμενα κατά 30% αφαιρούνται από τα πληρωτέα.

Σε περίπτωση τέλος που ένα λεωφορείο έχει πραγματοποιήσει χιλιόμετρα κατά το τέλος της ετήσιας διαχειριστικής περιόδου περισσότερα του 2% του μέσου όρου των πραγματοποιηθέντων χιλιομέτρων από τα λεωφορεία της ίδιας ηλικιακής κλάσης, η ΚΤΕΛ ΑΕ δεν υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης για τα παραπάνω αυτά χιλιόμετρα.

1.5 Χιλιομετρική αποζημίωση (μίσθωμα)

Η χιλιομετρική αποζημίωση για κάθε μισθωμένο στην ΚΤΕΛ ΑΕ λεωφορείο είναι το γινόμενο του συντελεστή δαπάνης που αντιστοιχεί σε κάθε λεωφορείο επί της τιμής βάσης υπολογισμού της χιλιομετρικής αποζημίωσης.

Ως τιμή βάσης λαμβάνεται υπόψη λεωφορεία ηλικίας άνω των οκτώ και μέχρι είκοσι ετών που ανήκουν στην κλάση 2.

Για τον προσδιορισμό της τιμής βάσης υπολογισμού της χιλιομετρικής αποζημίωσης που πρέπει να λαμβάνει κάθε μισθωμένο λεωφορείο ακολουθείται η εξής μέθοδος. Από τις συνολικές ακαθάριστες εισπράξεις τις ΚΤΕΛ ΑΕ (εισιτήρια, αποσκευές, εκδρομές κτλ.) αφαιρούνται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων οι παρακάτω δαπάνες:

Α) αποδοχές και λοιπές αποζημιώσεις του προσωπικού δηλαδή τακτικές αποδοχές όλου του προσωπικού εκτός από τους οδηγούς που δεν είναι υπάλληλοι της ΚΤΕΛ ΑΕ, οι τακτικές αποδοχές όλων των οδηγών εφεδρικής δύναμης. Οι πρόσθετες αποδοχές (υπερωρίες, αποζημιώσεις για νυχτερινή εργασία, προσαυξήσεις εξαιρέσιμων κτλ.) όλου του προσωπικού που απασχολείται στην ΚΤΕΛ ΑΕ, συμπεριλαμβανομένων και των οδηγών, οι αποζημιώσεις των απολυόμενων και συνταξιοδοτούμενων εκτός από τους οδηγούς που δεν είναι υπάλληλοι της ΚΤΕΛ ΑΕ, οι εργοδοτικές εισφορές (πλην ΕΦΚΑ πρώην ΟΑΕΕ), το χαρτόσημο του ΟΓΑ όλου του προσωπικού εξαιρουμένων μόνον εκείνων που αναλογούν στις τακτικές αποδοχές των οδηγών που δεν είναι υπάλληλοι της ΚΤΕΛ ΑΕ.

Β) οι στολές του προσωπικού κινήσεως, οι προμήθειες των πρακτόρων και οι αποζημιώσεις των νομικών συμβούλων.

Γ) φόροι, τέλη, εισφορές, ΦΠΑ, τέλη διοδίων κυκλοφορίας και στάθμευσης και Δήμων καθώς και εισφορά του άρθρου 4 του Ν.984/1979 (ΦΕΚ 244 Α/27.10.79).

Δ) τα έξοδα διοίκησης που αφορούν ενοίκια, τηλέφωνα, θέρμανση, φωτισμό, έπιπλα και σκεύη, έντυπα, γραφική ύλη, καθαριότητα, δικαστικά, εράνους, δημόσιες σχέσεις, αμοιβές οργάνων διοίκησης, συντήρηση κτιρίων, έξοδα δημιουργίας σταθμών, περιπτέρων, στάσεων καθώς και κάθε είδους λειτουργικές δαπάνες που προβλέπονται στους προϋπολογισμούς και έχουν εγκριθεί από τις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων.

Ε) δαπάνες που αφορούν τροφοδοσία με καύσιμα λεωφορείων ιδιοκτησίας της ΚΤΕΛ ΑΕ ή έξοδα συντήρησης, φύλαξης και απόσβεσης αντίστοιχα.

Στ) δαπάνες που αφορούν στην επιπλέον αποζημίωση των μισθωμένων λεωφορείων λόγω του συντελεστή βατότητας που θα αναλύσουμε παρακάτω.

Το υπόλοιπο ποσό που απομένει, όταν από το σύνολο των ακαθάριστων εισπράξεων αφαιρεθούν τα παραπάνω ποσά, είναι το συνολικό ποσό που αποτελεί τη συνολική αποζημίωση των ιδιοκτητών – μετόχων για την εκμίσθωση των λεωφορείων τους. Αναφερθήκαμε στον όρο του συντελεστή δαπανών κάθε μισθωμένου λεωφορείου ο οποίος είναι συνάρτηση της κλάσης του τύπου και της ηλικίας κάθε λεωφορείου και παρουσιάζεται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1.1 (συντελεστές δαπανών μισθούμενου λεωφορείου στην ΚΤΕΛ ΑΕ)

ΚΛΑΣΗ 6	ΚΛΑΣΗ 5	ΚΛΑΣΗ 4	ΚΛΑΣΗ 4	ΚΛΑΣΗ 2&3	ΚΛΑΣΗ 2
Υ-Δ Η-Δ Α-Δ Α-ΑΡ	Υ1,Υ2,Β10 Υ5,Η5,Α5 Υ50,Η50,Α100	Υ4,Α,Α11 Υ4(ΠΛΗΝ Ε) Α4,Υ40,Η40 Α80	Δ,ΔΕ Ε(30 Θέσεων Και άνω) Η4	Σ3,Σ3α Ε(30 θέσεων και κάτω) Υ3,Η3,Α50,Η30 Υ30 ΜΛ24,Τ1,Τ2	ΜΛ12-18 , Υ2,Η2,Α2, Υ20
Μέχρι και έντεκα (11) ετών					
1,30	1,25	1,20	1,15	1,10	1,05
Από έντεκα (11) έως είκοσι τριών (23) ετών					
1,25	1,20	1,15	1,10	1,05	1,00
Άνω των είκοσι τριών (23) ετών					
1,15	1,12	1,08	1,03	0,98	0,93

Η τιμή βάσης υπολογισμού της χιλιομετρικής αποζημίωσης που αντιστοιχεί σε μισθωμένο λεωφορείο ηλικίας από οκτώ έως είκοσι ετών κλάσης 2 προκύπτει από το κλάσμα που έχει ως αριθμητή το συνολικό ποσό που αποτελεί τη συνολική αποζημίωση των ιδιοκτητών – μετόχων που ορίσαμε με την παραπάνω μεθοδολογία και παρανομαστή το άθροισμα των γινομένων του συντελεστή δαπάνης επί του αριθμού των ελάχιστων εγγυημένων χιλιομέτρων που αντιστοιχεί σε κάθε λεωφορείο.

Με βάση τα παραπάνω αν ορίσουμε με CL_i , $i = 1,2,\dots,n$ την χιλιομετρική αποζημίωση καθενός λεωφορείου, με WL_i , $i = 1,2,\dots,n$ τον συντελεστή δαπάνης καθενός λεωφορείου, με TP τη συνολική αποζημίωση των ιδιοκτητών μετόχων με SP την τιμή βάσης και με EL_i , $i = 1,2,\dots,n$ τα εγγυημένα χιλιόμετρα για κάθε λεωφορείο βάσει της σύμβασης μίσθωσης με την ΚΤΕΛ ΑΕ τότε ισχύουν οι εξής εξισώσεις :

$$CL_i = WL_i * SP(1)$$

$$SP = \frac{TP}{\sum(WL_1 * EL_1 + WL_2 * EL_2 + \dots + WL_n * EL_n)} \quad (2)$$

Με τον συνδυασμό των οποίων υπολογίζουμε την χιλιομετρική αποζημίωση (μισθώμα) για κάθε μισθωμένο λεωφορείο στην ΚΤΕΛ ΑΕ.

Πέραν αυτών η χιλιομετρική αποζημίωση προσαυξάνεται για τα χιλιόμετρα που πραγματοποιεί το μισθωμένο λεωφορείο με βάση το συντελεστή βατότητας που έχει καθοριστεί για κάθε γραμμή ή τμήμα γραμμής που εξυπηρετεί η μισθώτρια ΚΤΕΛ ΑΕ. Συντελεστής βατότητας γραμμής είναι ο συντελεστής που καθορίζεται ποσοστιαία από το μήκος της διαδρομής που μπορεί να πραγματοποιήσει ένα λεωφορείο σε ένα δρόμο συγκριτικά με την αντίστοιχη διάνυση σε εθνική οδό ομαλού εδάφους με τις ίδιες οικονομικές επιβαρύνσεις (καύσιμα, λιπαντικά, ελαστικά, συντήρηση).

Ο συντελεστής βατότητας καθορίζεται για κάθε γραμμή ή τμήμα αυτής από τον αρμόδιο Περιφερειάρχη μετά τη σχετική μελέτη και εισήγηση του προϊσταμένου της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Νομού και σχετική γνώμη της ΚΤΕΛ ΑΕ.

Ο συντελεστής βατότητας παίρνει την τιμή 1 για την εθνική οδό ομαλού πεδινού εδάφους και τις τιμές 1.05, 1.10, 1.15, 1.20, 1.25, 1.3 , 1.35, 1.40, 1.50, 1.60, 1.70, 1.80 ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες και δυσκολίες τις κάθε γραμμής. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά από αιτιολογημένη απόφαση του Περιφερειάρχη ο συντελεστής βατότητας μπορεί να πάρει και την τιμή 2.2.

Για τον καθορισμό του συντελεστή βατότητας λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω δεδομένα :

A) η μέση ταχύτητα που επιτυγχάνεται κατά την πραγματοποίηση της διαδρομής συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.

B) το είδος της οδού (εθνική, επαρχιακή, δημοτική, κοινοτική)

Γ) η μορφολογία του εδάφους (πεδινό, ορεινό)

Δ) τα γεωμετρικά στοιχεία της οδού (κλίσεις κατά μήκος και εγκάρσιες, καμπυλότητα, πλάτος κτλ.)

E) η ποιότητα οδοστρώματος (ασφαλτοστρωμένο, χαλικόστρωτο, χωμάτινο)

Στ) η πληρότητα των λεωφορείων κατά την εκτέλεση του δρομολογίου στην εξεταζόμενη γραμμή.

Για κάθε λεωφορείο λαμβάνουμε τα χιλιόμετρα που πραγματοποίησε κατά γραμμή, τα πολλαπλασιάζουμε με το συντελεστή βατότητας αφαιρώντας μια μονάδα, αθροίζουμε αυτά τα γινόμενα και τα πολλαπλασιάζουμε με το χιλιομετρικό συντελεστή. Με αυτή τη μέθοδο υπολογίζεται η επιπλέον αποζημίωση κάθε μισθωμένου λεωφορείου μέσα στη διαχειριστική περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Το ιδιαίτερο λογιστικό και φορολογικό δίκαιο της ΚΤΕΛ ΑΕ -Διαφορές με την κοινή Ανώνυμη Εταιρεία

2.1 Εισαγωγή

Με βάση τις διατάξεις του Ν.2963/2001, ειδικότερα δε:

α) τις διατάξεις της παραγράφου 1 και της περίπτωσης β της παραγράφου 2 του άρθρου 3

β) τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 5 και

γ) την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Β -1189/37/2003

(ΦΕΚ Β 175)

εξεδόθη η ΠΟΛ 1013/5.2.2004 (αρ. πρωτ. 1011293/94/19/2004 και ΦΕΚ Β 318/2004) με βάση την οποία αποφασίστηκαν τα παρακάτω.

Τα ΚΤΕΛ λειτουργούν με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας τα οποία εκμεταλλεύονται υπεραστικά λεωφορεία ιδιοκτησίας τους ή ιδιοκτησίας τρίτων καθώς και οι μέτοχοι αυτών φυσικά ή νομικά πρόσωπα, έχουν τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 38 του Κώδικα ΦΠΑ για την υποβολή των δηλώσεων ΦΠΑ ανάλογα με την κατηγορία των Βιβλίων που τηρούν.

Τα άρθρα 41–46α του Ν.2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών συγκροτούν το μεγαλύτερο μέρος του λογιστικού δικαίου της κοινής Ανωνύμου Εταιρείας.

Οι διατάξεις των άρθρων αυτών εφαρμόζονται στις ΚΤΕΛ ΑΕ που συστάθηκαν με τη μίσθωση των λεωφορείων που ήταν ενταγμένα στα ΚΤΕΛ στο βαθμό που δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις των αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών.

Ειδικά όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια ότι αποκλείουν την εφαρμογή του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος , αποκλείουν και την εφαρμογή των άρθρων 44 και 45 του κ.ν. 2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών.

Κατά τον Ν.Ρόκα¹ «Εάν ο σκοπός της εταιρείας δεν συνίσταται στην επίτευξη κέρδους ή εάν από τη φύση της η εταιρεία δεν έχει συσταθεί για να διανέμει κέρδη στους μετόχους της (π.χ εταιρεία κοινής ωφελείας), τότε το μετοχικό δικαίωμα στα κέρδη μπορεί να αποκλειστεί με διάταξη του αρχικού ή τροποποιημένου καταστατικού».

Οι διατάξεις του Ν.2963/2001 και οι αποφάσεις που εξεδόθησαν κατ' εξουσιοδότηση αυτού μετέτρεψαν την μορφή της ΚΤΕΛ ΑΕ σε εξισωτική οικονομική μονάδα και υποχρεωτικά το καταστατικό της πρέπει να προσαρμοστεί στο γράμμα του νεώτερου νόμου και όχι στον κ.ν 2190/1920.

Στο κεφάλαιο αυτό θα μελετηθούν ορμισμένα κρίσιμα κονδύλια του ενεργητικού και του παθητικού της ΚΤΕΛ ΑΕ, θα αναδειχτούν οι λογιστικές ιδιαιτερότητες και πιθανά λάθη παρερμηνείας αναφορικά με το λογιστικό κύκλωμα των εταιρειών αυτών καθώς και θα σχολιαστούν παρατηρήσεις ορκωτών ελεγκτών λογιστών.

2.2 Εκκαθάριση τριμηνιαίας διαχειριστικής περιόδου

Κάθε ΚΤΕΛ ΑΕ συντάσσει κάθε τρίμηνο εκκαθάριση προς κάθε ιδιοκτήτη εκμεταλλευτή αυτοκινήτου, μέχρι τη 10^η μέρα του επόμενου μήνα από τη λήξη της τριμηνιαίας διαχειριστικής περιόδου με ημερομηνία έκδοσης της τελευταία μέρα του προηγούμενου τριμήνου στην οποία πρέπει να αναφέρονται:

Α) τα ακαθάριστα έσοδα και οι δαπάνες που πραγματοποίησαν οι ΚΤΕΛ ΑΕ μέσα στο ίδιο τρίμηνο σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 1 παρ 5.

Β) η συνολική αποζημίωση των ιδιοκτητών – μετόχων για την εκμίσθωση των λεωφορείων τους, η οποία διαχωρίζεται κατά συντελεστή ΦΠΑ όταν οι ΚΤΕΛ ΑΕ εκτός από τα έσοδα για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους, που υπάγονται σε συντελεστή ΦΠΑ 24%, πραγματοποιούν και έσοδα από μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων και άλλες πράξεις που υπάγονται συντελεστή ΦΠΑ 24% . Για το διαχωρισμό εφαρμόζεται η αναλογία που έχουν ανά συντελεστή ΦΠΑ τα ακαθάριστα έσοδα της ΚΤΕΛ ΑΕ το ίδιο τρίμηνο.

¹Περάκης, Ευ., (2001) *Το Δίκαιο της Ανώνυμης Εταιρείας*, Τόμος 6, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη σελ. 531.

Γ)οαριθμός κυκλοφορίας του λεωφορείου, το όνομα του ιδιοκτήτη ή, στην περίπτωση περισσοτέρων ιδιοκτητών, την επωνυμία της κοινωνίας ή την επωνυμία του νομικού προσώπου.

Δ) το ποσό της χιλιομετρικής αποζημίωσης (μίσθωμα) κατά συντελεστή ΦΠΑ για το τρίμηνο που αφορά η εκκαθάριση και ο αναλογών ΦΠΑ.

Αμέσως μετά την έκδοση της, η εκκαθάριση παραδίδεται στον ιδιοκτήτη-εκμεταλλευτή λεωφορείου και αποτελεί για αυτόν το νόμιμο φορολογικό στοιχείο κτήσης της χιλιομετρικής αποζημίωσης (μισθώματος) και συμπεριλαμβάνεται στις εκροές της φορολογικής περιόδου. Αντίστοιχα αποτελεί στοιχείο δαπάνης για την ΚΤΕΛ ΑΕ και συμπεριλαμβάνεται στις εισροές της φορολογικής περιόδου.

Ο ιδιοκτήτης του λεωφορείου (φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κοινωνία συνιδιοκτητών) υποχρεούται να τηρεί Βιβλία αναλόγως απλογραφικά ή διπλογραφικά στα οποία θα καταχωρεί εκτός από τα στοιχεία που προβλέπονται, το λαμβανόμενο μίσθωμα – μέρισμα, τον αναλογούντα ΦΠΑ, τις λειτουργικές δαπάνες του λεωφορείου για τις οποίες έχουν εκδοθεί στοιχεία στο όνομα του και σε ιδιαίτερη στήλη τον εκπιπτόμενο ΦΠΑ.

Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 38 του Ν.4308/2014 (ΕΛΠ) από την 1^η Ιανουαρίου του 2015 καταργείται κάθε διάταξη , ερμηνευτική εγκύκλιος ή Οδηγία έχει εκδοθεί με βάση των ΚΒΣ ή ΚΦΑΣ. Με τις διατάξεις των ΕΛΠ δεν προσδιορίζεται κάτι συγκεκριμένο αναφορικά με την έκδοση εκκαθάρισης ως παραστατικού πλην όμως μπορεί κανείς υιοθετήσει την παρακάτω ανάλυση κατά τον κ. Δημήτριο Σταματόπουλο²

« Σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 8 του Ν.4308/2014 (ΕΛΠ) : «Κάθε έγγραφο που περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για το τιμολόγιο θεωρείται τιμολόγιο , με την προϋπόθεση ότι ο παραλήπτης των αγαθών ή υπηρεσιών που υπόκεινται σε τιμολόγηση αποδέχεται το έγγραφο αυτό». Επιπλέον σύμφωνα με την παρ.4 του άρθρου 8 του Ν.4308/2014 (ΕΛΠ) ορίζεται ότι : « Ο όρος τιμολόγιο

²Δημήτριος Σταματόπουλος (2015) Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα , Αθήνα : Εκδόσεις Σταματόπουλου σελ.447.

μπορεί να υποκαθίσταται αναλόγως των καθιερωμένων πρακτικών σε διάφορους κλάδους της οικονομίας». Κατόπιν αυτών των σκέψεων οδηγείται κανείς στο ασφαλές συμπέρασμα ότι η έκδοση της εκκαθάρισης από τις ΚΤΕΛ ΑΕ προς τους ιδιοκτήτες μετόχους αποτελεί ορθό και νόμιμο παραστατικό.

2.3 Μεθοδολογία αναγνώρισης εσόδων και εξόδων της ΚΤΕΛ ΑΕ

Το άρθρο 3 παρ.6 της Υπουργικής Απόφασης Β-1189/37/2003 σε συνδυασμό με τον ΠΟΛ 1013/2004 του Υπουργείου Οικονομικών ορίζει τη μεθοδολογία αναγνώρισης των εσόδων και εξόδων της ΚΤΕΛ ΑΕ με μίσθωση των λεωφορείων, μορφή που εξετάζεται στην παρούσα εργασία.

Ειδικότερα, ορίζει ότι από τις συνολικές ακαθάριστες εισπράξεις, όπως αυτές αναλύθηκαν διεξοδικά στο Κεφάλαιο 1 παρ.5 της παρούσας εργασίας, αφαιρούνται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων τα έξοδα όπως αυτά προαναφέρθηκαν. Το αποτέλεσμα λοιπόν της παραπάνω αφαίρεσης αποτελεί το σύνολο της αποζημίωσης των ιδιοκτητών μετόχων (μέρισμα) για την εκμίσθωση των λεωφορείων τους στην ΚΤΕΛ ΑΕ.

Η ως άνω διάταξη του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης Β-1189/37/2003 σε συνδυασμό με τη ρύθμιση του άρθρου 3 παρ.8 του Ν.2963/2001, ορίζει ότι με την καταβολή του φόρου εισοδήματος από Ανώνυμες Εταιρείες δεν επέρχεται εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης για τα μερίσματα που διανέμουν στους μετόχους.

Τα μερίσματα αυτά φορολογούνται στο όνομα του μετόχου μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη σε αυτά του αναλογούντος φόρου νομικών προσώπων. Από τον αναλογούντα φόρο που προκύπτει εκπίπτει ο φόρος εισοδήματος που κατέβαλε η Ανώνυμη Εταιρεία και ο οποίος αναλογεί στα πιο πάνω μερίσματα.

Από τα παραπάνω οδηγούμαστε στο λογιστικό και πραγματικό αποτέλεσμα ότι στο τέλος της οικονομικής χρήσης τα έσοδα της ΚΤΕΛ ΑΕ είναι ίσα με τα έξοδα που νομίμως αναγνώρισε η Γενική Συνέλευση των μετόχων, περιλαμβανομένης στα έξοδα και της χιλιομετρικής αποζημίωσης (μισθώματος) που προέκυψε, μετά τη νόμιμη εκκαθάριση της και την οποία έλαβαν οι ιδιοκτήτες - μέτοχοι των λεωφορείων.

Συνακόλουθα εφόσον δεν υπάρχει κέρδος (εισοδήμα) στην ΚΤΕΛ ΑΕ, δεν υπάρχει φόρος εισοδήματος. Οι αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών που εξεδόθησαν κατ'

εξουσιοδότηση του Ν.2963/2001 τυποποιούν τις ΚΤΕΛ ΑΕ ως εξισωτικές επιχειρηματικές μονάδες.

Κατά τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Μακεδονίας Δημήτριο Παπαδόπουλο, εξισωτικές επιχειρηματικές μονάδες «είναι οι επιχειρηματικές οικονομικές μονάδες που αποβλέπουν στο να εκπληρώσουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους αντικειμενικούς στόχους, που τέθηκαν κατά την ίδρυση τους, με την εξισορρόπηση των ετήσιων εξόδων τους με ετήσια έσοδα. Το ύψος των προβλεπομένων εξόδων λειτουργίας, που απαιτείται για την παραγωγή αγαθών και παροχή υπηρεσιών, ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι της ίδρυσης τους, καθορίζει και το ύψος των εσόδων που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν».

Οι παραπάνω θέσεις ενισχύονται από τις γνωμοδοτήσεις του ΝΣΚ 338/2004 και 95/2007 οι οποίες δέχτηκαν ότι οι ΚΤΕΛ ΑΕ είναι Ανώνυμες Εταιρείες που διέπονται από τον κ.ν. 2190/1920 και το Ν.2963/2001. Με το νεότερο αυτό νόμο ορίζεται ο σκοπός τον οποίο επιδιώκουν και τις δραστηριότητες της οποίες μπορούν να αναλάβουν προς επίτευξη του σκοπού τους.

Σκοπός τους είναι η εκτέλεση κατά αποκλειστικότητα του κοινωνικού έργου της συγκοινωνίας με δημόσιας χρήσης λεωφορεία σε τακτικές επιβατικές υπεραστικές γραμμές παλαιές και νέες χωρίς όμως να θίγονται οι παραχωρήσεις που ήδη υφίσταντο κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού για την εκτέλεση όμοιου έργου από τους λοιπούς συγκοινωνιακούς φορείς στην περιοχή ευθύνης του καθενός.

Έτσι οι ΚΤΕΛ ΑΕ λειτουργούν με τους κανόνες της αγοράς και της ιδιωτικής οικονομίας συγχρόνως όμως διατηρούν το χαρακτήρα τους ως εταιρείες κοινής ωφέλειας που εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο και κοινωνικό συμφέρον.

Αξίζει να αναφερθεί εδώ μια έρευνα που συντελέστηκε με συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης γνωστής ως «Transportwithasocialtargetproject» και έλαβε χώρα από την 1.1.2004 έως 30.6.2007 με προϋπολογισμό 2.059.376,00€ και στην οποία συμμετείχαν ορεινές περιφέρειες από πέντε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Τσεχία και Ουγγαρία). Σκοπός της έρευνας αυτής ήταν να καταδείξει τρόπους ώστε να μειωθεί το χάσμα σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο αναφορικά με την μεταφορά προσώπων μεταξύ των ορεινών και αστικών

περιοχών³. Επομένως η ασφαλής και ποιοτική μεταφορά προσώπων και αγαθών αποτελεί πανευρωπαϊκά ένα αγαθό και ως εκ τούτου οι ΚΤΕΛ ΑΕ που στην χώρα μας έχουν επιφορτισθεί με το έργο αυτό όντως εξυπηρετούν το δημόσιο και κοινωνικό συμφέρον. Δεν έχουν από τη φύση τους σκοπό το κέρδος αλλά την εξυπηρέτηση του σκοπού της δημιουργίας τους που δεν είναι άλλος από την ασφαλή και αξιόπιστη μεταφορά των επιβατών. Συνεπώς δεν παράγουν εισόδημα και δεν προκύπτει κανενός είδος φόρου. Σε διοικητική ερμηνεία αυτού του πλαισίου εξεδόθη η εγκύκλιος ΠΟΛ 1179/2016 του Υπουργείου Οικονομικών, με θέμα: «Φορολογικά θέματα ΚΤΕΛ ΑΕ των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 3 του Ν.2963/2001» όπου μεταξύ άλλων αναφέρονται τα εξής : «Είναι προφανές από τα παραπάνω ότι στις περιπτώσεις αυτές δεν προκύπτει φορολογητέο εισόδημα για τις ΚΤΕΛ ΑΕ (στον Κ.Α. 016 καταχωρείται μηδενικό ποσό), καθόσον το προκύπτον αποτέλεσμα τους με βάση την υπ' αριθμ. Β-Οικ.60195/5172/13 (ΦΕΚ Β 3067/03/12/2013) απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποδίδεται στους ιδιοκτήτες (λεωφορειούχοι Δ.Χ. με κυριότητα 100% ή νομικά πρόσωπα δηλαδή άλλα ΚΤΕΛ, κοινωνίες συνιδιοκτησίες λεωφορειών Δ.Χ. κλπ) , ωστόσο υφίσταται υποχρέωση υποβολής δήλωσης φορολογίας εισοδήματος».

2.4 Εταιρική διακυβέρνηση στις ΚΤΕΛ ΑΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.6 η ΚΤΕΛ ΑΕ διέπεται από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών αλλά και από το Ν.2963/2001. Στην επωνυμία πρέπει να περιέχονται οι λέξεις «ΚΤΕΛ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» . Οι δε μετοχές είναι ονομαστικές.

Κατ'εξαιρέση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος καθώς και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους της ΚΤΕΛ ΑΕ για τετραετή θητεία. Ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζεται από τρία (3) έως επτά (7) μέλη σύμφωνα με το Καταστατικό της Εταιρείας. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΚΤΕΛ ΑΕ ορίζεται ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, ο οποίος είναι ένα από τα μέλη αυτού.

³Transport With a Social Target (TWIST) report , 1.1.2004 – 30.6.2007

Οι υποψηφιότητες μαζί με απόσπασμα ποινικού μητρώου, υποβάλλονται στη Γραμματεία της ΚΤΕΛ ΑΕ μέχρι της 12^{ης} μεσημβρινής από την προηγούμενη ημέρα της Γενικής Συνέλευσης και στη συνέχεια συντάσσεται ενιαίο ψηφοδέλτιο.

Για την εκλογή του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συγκροτείται :

Α) ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή του Προέδρου

Β) ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή του Αντιπροέδρου και αναπληρωτή αυτού και

Γ) ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ισάριθμων αναπληρωματικών.

Ως εκλεγέντες θεωρούνται οι υποψήφιοι που πέτυχαν κατά σειρά πλειοψηφία, ενώ ως αναπληρωτές αυτών, εκτός του Προέδρου για τον οποίο δεν προβλέπεται εκλογή αναπληρωτή, λογίζονται αυτοί που κατά σειρά έπονται των προηγούμενων. Σε περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου ή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε αριθμό μεγαλύτερο των αναπληρωματικών ο οικείος Περιφερειάρχης προσφεύγει στο αρμόδιο δικαστήριο.

Η ρύθμιση για υποβολή αποσπάσματος ποινικού μητρώου αναβιώνει τη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 9 του κ.ν. 2190/1920 ότι δηλαδή δεν μπορεί να εκλεγεί μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου ή να προσληφθεί Διευθυντής άτομο που καταδικάστηκε τελεσίδικα ή παραπέμφθηκε τελεσίδικα σε βαθμό κακουργήματος ή πλημμελήματος για αδικήματα του άρθρου 135 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα, κλοπής, υπεξαίρεσης, δωροδοκίας, λιποταξίας, παραχάραξης, πλαστογραφίας, απιστίας, απάτης, εκβίασης, συκοφαντικής δυσφήμισης, εμπορίας διακίνησης και χρήσης ναρκωτικών ουσιών, λαθρεμπορίας, μεταφοράς λαθρομεταναστών, σύστασης συμμορίας και απαγωγής. Η τελεσίδικη παραπομπή σε δίκη για τα ως άνω αδικήματα αποτελεί λόγω έκπτωσης ή απόλυσης αντίστοιχα.

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του άρθρου 25 παρ.1 του Ν. 3710/2008 επιδιώκεται η αλλαγή του τρόπου εκλογής Διοικητικών Συμβουλίων των ΚΤΕΛ ΑΕ, καθώς ο τρόπος εκλογής όπως ορίζεται από τον κ.ν. 2190/1920 για τις Ανώνυμες Εταιρείες δεν ανταποκρίνεται στον ιδιότυπο χαρακτήρα των ΚΤΕΛ ΑΕ , καθιστώντας

πολλές φορές την εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου χρονοβόρα έως αδύνατη. Για το λόγο αυτό καθορίζεται εναλλακτική διαδικασία εκλογής μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, έτσι ώστε η διαδικασία εκλογής να συμβάλλει στην εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών αυτών.

Το άρθρο 28 του Ν.2963/2001 καθορίζει τις αποζημιώσεις των οργάνων των ΚΤΕΛ ΑΕ στον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οι οποίες είναι καταβλητέες κάθε μήνα και βαρύνουν τον προϋπολογισμό της ΚΤΕΛ ΑΕ και καθορίζονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.

Ειδικότερα για τον Πρόεδρο της ΚΤΕΛ ΑΕ η παραπάνω αποζημίωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη του μισθού που αντιστοιχεί στο βαθμό λογιστή χωρίς πτυχίο, έγγαμου με δύο παιδιά και με τριακονταετή προϋπηρεσία, για όσα ΚΤΕΛ ΑΕ έχουν ενταγμένα στη δύναμη τους πάνω από τριάντα πέντε (35) λεωφορεία.

Για τις ΚΤΕΛ ΑΕ που έχουν στη δύναμη τους από δώδεκα (12) έως τριανταπέντε (35) λεωφορεία το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ποσού που αντιστοιχεί στο εξήντα τοις εκατό (60%) του ως άνω μισθού και για δε τις ΚΤΕΛ ΑΕ που έχουν στη δύναμη τους κάτω από δώδεκα (12) λεωφορεία στο τριάντα τοις εκατό (30%) του ίδιου μισθού.

Τέλος με το άρθρο 27 του Ν.2963/2001 ανεξαρτήτως του κύκλου εργασιών της ή του ύψους του ενεργητικού της ή του αριθμού των εργαζομένων της διενεργείται έλεγχος επί της οικονομικής διαχείρισης αυτής, από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

Ο έλεγχος δηλαδή στις ΚΤΕΛ ΑΕ είναι υποχρεωτικά αναλυτικός επί όλων των πληρωμών που διενεργούνται εντός του έτους για να διαπιστώνεται ότι δεν υπήρξαν απάτες ή καταδολιεύσεις ή ελλείμματα ταμείου και ακολούθως πιστοποιείται η ακρίβεια των οικονομικών καταστάσεων.

2.5 Μετοχικό κεφάλαιο της ΚΤΕΛ ΑΕ

Κρίσιμο θέμα στην εφαρμογή του εταιρικού δικαίου αποτελεί το άρθρο 47 του κ.ν 2190/1920 που ορίζει μεταξύ άλλων: «Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα του ισολογισμού που προβλέπεται από το άρθρο 42γ γίνει κατώτερο από το μισό (1/2) του μετοχικού

κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη λήξη της χρήσης, που θα αποφασίσει τη λύση της εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου».

Ως σύνολο των ιδίων κεφαλαίων νοείται το σύνολο του ενεργητικού μείον τις προς τρίτους υποχρεώσεις της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και των προβλέψεων για κινδύνους και έξοδα.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών σχετικά με την αναγνώριση των εξόδων της ΚΤΕΛ ΑΕ, δεν επιτρέπεται η διενέργεια προβλέψεων για κινδύνους και έξοδα. Πρόκειται για ρητές διατάξεις του λογιστικού δικαίου που έγιναν δεκτές από το Υπουργείο Οικονομικών και οι οποίες λόγω χάρη ορίζουν για τις δαπάνες αποζημιώσεως απολυομένου προσωπικού ότι από τα έσοδα κάθε χρήσεως αφαιρούνται οι αποζημιώσεις των απολυομένων και συνταξιοδοτούμενων υπαλλήλων.

Με βάση αυτές τις διατάξεις πρέπει να επισημανθεί ότι οι ΚΤΕΛ ΑΕ είναι εξισωτικές οικονομικές και επιχειρηματικές μονάδες. Από την δραστηριότητα τους δηλαδή δεν προκύπτει ούτε κέρδος ούτε ζημία. Λειτουργούν σύμφωνα με το Ν.2963/2001 και συμπληρωματικά με τον κ.ν. 2190/1920.

Μέτοχοι της είναι οι μέτοχοι του ΚΤΕΛ που μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2963/2001. Η κάλυψη του Μετοχικού Κεφαλαίου στη μορφή αυτή της Ανωνύμου Εταιρείας επιτρέπεται μόνο με καταβολή μετρητών. Δεν επιτρέπεται δηλαδή αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου σε είδος εκ μέρους των μετόχων σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.2963/2001.

Η μετοχή της ΚΤΕΛ ΑΕ δεν δίνει μέρος ή αλλιώς δεν παρέχει στο μέτοχο περιουσιακό δικαίωμα όπως γίνεται σε όλες τις κοινές Ανώνυμες Εταιρείες. Δίνει μόνο το δικαίωμα συμμετοχής στα θέματα διοίκησης της εταιρείας.

2.6 Ο Μέτοχος της ΚΤΕΛ ΑΕ

Ο μέτοχος – ιδιοκτήτης του λεωφορείου είναι ταυτόχρονα και προμηθευτής της εταιρείας. Ως προμηθευτής, ο ιδιοκτήτης του λεωφορείου δικαιούται σε κάθε τρίμηνο να λαμβάνει προκαταβολές, έναντι του μισθώματος που δικαιούται, για

λειτουργικές δαπάνες του λεωφορείου (μισθοδοσία οδηγού, ασφαλιστικές εισφορές, καύσιμα, ασφάλιστρα).

Επιπροσθέτως, σημειώνουμε ότι η εγκύκλιος του Υπουργείου Μεταφορών 41900/2050/81 με θέμα «Κωδικοποίηση και συμπλήρωση εγκυκλίων σχετικών με τη λειτουργία των ΚΤΕΛ κλπ.» ορίζει σχετικά με το μίσθωμα (μίσθωμα):

«Στις σχέσεις μεταξύ των μετόχων, τα ΚΤΕΛ, κάθε διαχειριστικό τρίμηνο εκτός από τα τυχόντα εκδιδόμενα εκκαθαριστικά σημειώματα κάθε λεωφορείου, θα πρέπει να εκδίδουν και γενική εκκαθάριση, στην οποία θα αναφέρονται τα στοιχεία των επιμέρους εκκαθαριστικών σημειωμάτων όλων των λεωφορείων, τα στοιχεία κάθε λεωφορείου (αριθμός, τύπος, ηλικία, πραγματικά και πλασματικά χιλιόμετρα, συντελεστής δαπανών κλπ.) οι δαπάνες του ΚΤΕΛ αναλυτικά και η οποία εκκαθάριση θα πρέπει είτε να κοινοποιείται σε κάθε μέτοχο, είτε να αναρτάται σε πίνακα ανακοινώσεων για να μπορεί ο κάθε ενδιαφερόμενος να λαμβάνει γνώση, να συγκρίνει και να εκφράζει τις τυχόν παρατηρήσεις και τα παράπονα του. Σημειώνουμε ακόμα, ότι οι προκαταβολές τις οποίες δίνουν τα ΚΤΕΛ στους μετόχους κατά τη διάρκεια ενός διαχειριστικού τριμήνου θα πρέπει, σε γενικές γραμμές, να είναι περίπου ανάλογες με το γινόμενο του συντελεστή δαπανών του λεωφορείου επί τον συντελεστή χιλιομέτρων που αναμένεται ότι θα έχει το συγκεκριμένο λεωφορείο στο τέλος του διαχειριστικού τριμήνου».

Επομένως η ΚΤΕΛ ΑΕ δρομολογεί τα λεωφορεία των μετόχων – ιδιοκτητών και κάθε τρίμηνο εξάγει το μίσθωμα που δικαιούται κάθε λεωφορείο. Εκδίδει εκκαθάριση μισθώματος στην οποία αναφέρονται τα χιλιόμετρα που διένυσε, το αναλογούν μίσθωμα, ο ΦΠΑ του μισθώματος και οι προκαταβολές – χρεώσεις που έλαβε το λεωφορείο εντός τριμήνου. Αυτή η εκκαθάριση αποτελεί νόμιμο φορολογικό στοιχείο και καταχωρείται την τελευταία μέρα του τριμήνου στα λογιστικά βιβλία της ΚΤΕΛ ΑΕ.

Παράδειγμα : Έστω ότι το μίσθωμα ενός λεωφορείου είναι στο πρώτο τρίμηνο του 2017 10.000€ πλέον ΦΠΑ 24% 2.400€ και συνολικά 12.400€.

Στα βιβλία της ΚΤΕΛ ΑΕ στις 31.3.2017 θα χρεωθεί ο λογαριασμός δαπάνη Τριμηνιαίο μίσθωμα με 10.000€, καθώς και το ποσό του ΦΠΑ με 2.400€ και θα πιστωθεί ο λογαριασμός του Προμηθευτή 50.00 «Λεωφορείο Νο...» με 12.400€.

Δηλαδή ο λογαριασμός εξόφλησης του μισθώματος των λεωφορείων την 31.3.2017 που στο παράδειγμα έχει κωδικό 50.00 έχει πιστωτικό υπόλοιπο διότι η ΚΤΕΛ ΑΕ έχει υποχρέωση να καταβάλλει το ποσό αυτό το αμέσως επόμενο διάστημα. Σημειώνεται ιδιαίτερα ότι το ποσό αυτό στην πίστωση εμπεριέχει και τον ΦΠΑ.

Υπάρχει και η περίπτωση το υπόλοιπο του λογαριασμού 50.00 να είναι χρεωστικό δηλαδή η ΚΤΕΛ ΑΕ να έδωσε στον προμηθευτή – μέτοχο της παραπάνω προκαταβολή από το δικαιούμενο μίσθωμα. Σε αυτή την περίπτωση το χρεωστικό υπόλοιπο την 1^η του επόμενου διαχειριστικού τριμήνου ανοίγει το λογαριασμό των χρεώσεων των λεωφορείων και κλείνει το λογαριασμό της εξόφλησης του μισθώματος.

Στο άρθρο 2 παρ.9 της οικ. Β-1189/37/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Βασικοί όροι συμβάσεων μίσθωσης λεωφορείων στις ΚΤΕΛ ΑΕ» (ΦΕΚ Β 175) ορίζεται ότι :

«9. Κάθε ΚΤΕΛ ΑΕ μεριμνά ώστε στο τέλος κάθε τρίμηνης διαχειριστικής περιόδου κάθε μισθωμένο λεωφορείο να πραγματοποιεί τα αναγραφόμενα στη σύμβαση μίσθωσης ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα. Σε περίπτωση που τούτο δεν είναι εφικτό, η ΚΤΕΛ ΑΕ δρομολογεί μισθωμένα λεωφορεία της ώστε στο τέλος και της τέταρτης τριμηνιαίας διαχειριστικής περιόδου, που συμπίπτει με το τέλος της ετήσιας διαχειριστικής περιόδου, όλα τα μισθωμένα λεωφορεία της να έχουν πραγματοποιήσει τα ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα που αντιστοιχούν στη σύμβαση μίσθωσης.»

Δηλαδή όταν ένα λεωφορείο διανύσει σε ένα τρίμηνο περισσότερα ή λιγότερα από τα ελάχιστα εγγυημένα χιλιόμετρα τότε το επιπλέον ή το επί έλαττον ποσό των χιλιομέτρων μεταφέρεται στο επόμενο τρίμηνο προς τακτοποίηση.

Όταν λοιπόν ένα λεωφορείο έχει χρεωστικό υπόλοιπο στο λογαριασμό του μισθώματος στο τέλος του τριμήνου, με την ίδια λογική των χιλιομέτρων το χρεωστικό υπόλοιπο μεταφέρεται στο αμέσως επόμενο διαχειριστικό τρίμηνο.

Αυτό άλλωστε έχει προβλεφθεί και από την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών υπ' αριθμ. Β36933/2804/ΦΕΚ862/Β/10-7/2002, σχετικά με την εξίσωση των συνθηκών εκμετάλλευσης λεωφορείων ΚΤΕΛ η οποία στο άρθρο 1 παρ.8 όριζε ότι: «Αν το έργο που πραγματοποίησε κάθε λεωφορείο σε ένα τρίμηνο

δεν συμπίπτει με το έργο που του αναλογεί σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο τότε:

A) τα επί πλέον πλασματικά χιλιόμετρα (χρεωστικά) μεταφέρονται και θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκαν στο επόμενο τρίμηνο και

B) τα πλασματικά χιλιόμετρα που υπολείπονται (πιστωτικά) θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκαν και αφαιρούνται από τα πλασματικά χιλιόμετρα που θα πραγματοποιηθούν στο επόμενο τρίμηνο. Η ΚΤΕΛ ΑΕ μεριμνά από τη μία διαχειριστική περίοδο στην άλλη, να εκτελούνται ανάλογα περισσότερα ή λιγότερα πλασματικά χιλιόμετρα με αποτέλεσμα να μειώνονται τα χρεωπιστωτικά ώστε μέσα στο ημερολογιακό έτος να επιτυγχάνεται η χιλιομετρική εξίσωση.»

Και ακολούθως στο άρθρο 2 παρ.10 προβλέπεται ότι : «Τυχόν υπόλοιπα μετά τη διανομή μερίσματος (μίσθωμα) μεταφέρονται και προστίθενται στο μέρισμα της επόμενης διαχειριστικής περιόδου».

Εύλογα λοιπόν σύμφωνα με τα παραπάνω προκύπτουν τα εξής: οι απαιτήσεις της ΚΤΕΛ ΑΕ προς τους μετόχους ιδιοκτήτες των λεωφορείων που τυχόν προκύψουν από την εκκαθάριση των τριμηνιαίων μισθωμάτων, δεν αποτελούν διανομή κρυφών κερδών και δεν οδηγούν σε μείωση της εταιρικής περιουσίας καθώς το ενεργητικό παραμένει λογιστικά αμετάβλητο.

Ούτε φυσικά μπορεί να θεωρηθεί ως επισφαλής απαίτηση της ΚΤΕΛ ΑΕ προς τους μετόχους, αφού είναι δεδομένη η συνέχιση της εκτέλεσης του έργου και επιπρόσθετα οι άδειες των λεωφορείων Δ.Χ. είναι δεκτικές χρηματικής αποτίμησης και αποτελούν στοιχείο εμπορικών συναλλαγών και ως εκ τούτου αποτελούν ασφάλιστρο απαίτησης.

2.7 Ειδικά αποθεματικά

Η παρ.1 του άρθρου 13 του Ν.2963/2001 με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός» ορίζει :

«1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ καθώς και για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ, επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ , της ΔΕΑΣ ΚΩ και ΡΟΔΑ.»

Αναλυτικότερα ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό Τραπέζης με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε λογαριασμό εκάστου ΚΤΕΛ και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου και τέλος ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου ΚΤΕΛ με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού της ΚΤΕΛ ΑΕ, ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης του κοινού κοκ.

Με βάση την αιτιολογική έκθεση του άρθρου 13 του Ν. 2963/2001, η εν λόγω εισφορά διατίθεται αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς που προβλέπει αυτή η διάταξη, οι οποίοι αναφέρθηκαν παραπάνω, οπότε η ανάγκη υλοποίησης των σκοπών αυτών επενδυτικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα δικαιολογεί τη μη φορολόγηση της.

Στην απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Β-4223/358/ΦΕΚ Β 871/13-5/2008, επισημαίνεται ότι η εν λόγω εισφορά του πέντε τοις εκατό (5%), δεν αποτελεί έσοδο των συγκοινωνιακών φορέων αλλά διατίθεται αποκλειστικά για τους σκοπούς που ορίζει Ν.2963/2001.

Σύμφωνα με τη διάταξη της περίπτωσης β της παρ.3 του άρθρου 15 του Ν.1642/1986 περί ΦΠΑ, στη φορολογητέα αξία περιλαμβάνονται και οι κάθε είδους φόροι, τα δικαιώματα, οι εισφορές, τα τέλη υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και τα τέλη χαρτοσήμου με εξαίρεση τον ΦΠΑ.

Στη φορολογητέα αξία για τον υπολογισμό του ΦΠΑ περιλαμβάνονται όλοι οι φόροι, εισφορές κτλ, που επιβαρύνουν τα πωλούμενα αγαθά ή τις παρεχόμενες υπηρεσίες⁴. Κατόπιν αυτού σε εισιτήριο λ.χ τριάντα (30) ευρώ υπολογίζουμε πρώτα με εσωτερική υφαίρεση το ποσό του ΦΠΑ, το οποίο είναι: $\left(\frac{30}{1,24} * 24\%\right) = 5,81 \text{ €}$ και στη συνέχεια επί της αξίας χωρίς ΦΠΑ υπολογίζουμε το ποσό της εισφοράς που είναι:

$$(30 - 5,81) * 5\% = 1,21\text{€}.$$

⁴Γιαννακούρη, Π. και Κουκοβίνη, Β. (1988) Ο Φόρος προστιθέμενης αξίας σε συνδυασμό με Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου (θεωρία και πράξη), Αθήνα : Α.Σακκούλα, σελ. 127-128.

Το άρθρο 4 της απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Β-1188/36/ΦΕΚ24/Β/2003 αναφέρει ότι ο έλεγχος της κατάθεσης των εισφορών αυτών σε ειδικούς λογαριασμούς που τηρεί κάθε συγκοινωνιακός φορέας, διενεργείται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης. Κάθε ΚΤΕΛ ΑΕ υποχρεούται να υποβάλλει ανά τρίμηνο το αποδεικτικό κατάθεσης αυτών των εισφορών. Η αρμόδια Υπηρεσία ελέγχει το εμπρόθεσμο των καταθέσεων και το ύψος του προς κατάθεση ποσού συγκρίνοντας το με τις αντίστοιχες εισπράξεις. Σε περίπτωση μη κατάθεσης εγκαίρως του παραπάνω ποσού, από την ΚΤΕΛ ΑΕ, η οικεία Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση αποστέλλει προειδοποιητική επιστολή σε αυτή και δεν προβλέπεται ρητή κύρωση.

Συνεπώς τα ποσά της εισφοράς του πέντε τοις εκατό (5%) σαφώς διαχωρίζονται από τα έσοδα της ΚΤΕΛ ΑΕ, σχηματίζουν τα αποθεματικά τα οποία και εμφανίζονται στον ισολογισμό στο τέλος κάθε χρήσης ώστε να αναγράφονται αυτά στο ακριβές και ακέραιο ύψος τους.

Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ ΑΕ να διατηρεί τα ποσά της εισφοράς του πέντε τοις εκατό (5%) σε ξεχωριστούς τραπεζικούς λογαριασμούς και όχι στον τρεχούμενο όψεως δεν εμποδίζει τις ΚΤΕΛ ΑΕ να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα ποσά αυτά για διάφορους λειτουργικούς σκοπούς αν αυτό διευκολύνει την αδυναμία του Κράτους να φανεί συνεπές στις υποχρεώσεις του απέναντι στην ΚΤΕΛ ΑΕ όπως χαρακτηριστική περίπτωση είναι η μη εμπρόθεσμη καταβολή εκ μέρους του Κράτους των οφειλών του στις ΚΤΕΛ ΑΕ από τη μεταφορά μαθητών.

Παρατηρείται το φαινόμενο ιδιαίτερος την εποχή της μεγάλης ύφεσης που διανύει η ελληνική οικονομία γενικότερα, οι ΚΤΕΛ ΑΕ να μην χρησιμοποιούν τα ποσά αυτά για τον σκοπό του προορίζονται. Η ανάγκη για την τόνωση της ταμειακής ρευστότητας, οδηγεί τις εταιρείες αυτές να δεσμεύουν μέρος των ποσών αυτών ώστε να φανούν συνεπείς ως προς τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις τους και να μπορέσουν έτσι να είναι συνεπείς ως προς το έργο που έχουν επιφορτιστεί να φέρουν εις πέρας.

2.8 Διενέργεια προβλέψεων

«Πρόβλεψη είναι η κατά το κλείσιμο του ισολογισμού της επιχείρησης διενεργούμενη κράτηση ορισμένου ποσού, σε βάρος του λογαριασμού γενικής

εκμετάλλευσης (προβλέψεις για κινδύνους εκμετάλλευσης) ή του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως (προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους) η οποία αποβλέπει στην κάλυψη πιθανών ζημιών.... Αποστολή των προβλέψεων είναι η εξασφάλιση της βιωσιμότητας στην επιχείρηση...»⁵

Όπως διεξοδικά αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια το λογιστικό και φορολογικό δίκαιο της ΚΤΕΛ ΑΕ έχει καθοριστεί από το Ν.2963/2001 αρχικά και τις Υπουργικές Αποφάσεις Β-1189/37/03/ΦΕΚ Β 175 και Β-60195/5172/2013 ΦΕΚ Β 3067 του Υπουργείου Μεταφορών. Οι διατάξεις αυτές ως ειδικές κατισχύουν των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας Ν.4172/2013 καθώς και του Ν.2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών σε ότι αφορά το λογιστικό και φορολογικό μέρος.

Έτσι λοιπόν με βάση τις ως άνω διατάξεις δεν προβλέπεται υποχρεωτικά διενέργεια προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις στις ΚΤΕΛ ΑΕ. Για το λόγο αυτό διενεργούνται απευθείας διαγραφές των ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων.

Άλλωστε ο νομοθέτης οριοθετώντας τις ΚΤΕΛ ΑΕ ως εξισωτικές οικονομικές μονάδες εξασφάλισε πρωτίστως την βιωσιμότητα τους και εξαιτίας αυτού δεν τις υποχρεώνει να διενεργήσουν προβλέψεις για κινδύνους.

Αναφορικά με τη διενέργεια πρόβλεψης για αποζημίωση απολυόμενου προσωπικού παρατίθεται η με αριθμό 205/1988 γνωμοδότηση του Ν.Σ. του Κράτους με την οποία διευκρινίζεται ότι η παράγραφος 14 του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920 όπως τέθηκε και ισχύει μετά το Π.Δ. 409/1986 που αφορά προβλέψεις στον ισολογισμό Ανώνυμης Εταιρείας για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την ενεργό υπηρεσία, εφαρμόζεται μόνο στην αποζημίωση που θα καταβάλλεται στο προσωπικό αυτό, λόγω συνταξιοδότησης την επόμενη χρήση.

Εφόσον όμως συμπληρωθούν οι προϋποθέσεις γι' αυτή όπως έχει δεχτεί και η με αρ.17/1987 ατομική γνωμάτευση της Νομικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Εμπορίου και δεν καλύπτει προβλέψεις για κινδύνους δαπανών κλπ από την έξοδο του προσωπικού μιας Ανώνυμης Εταιρείας για άλλη αιτία (πχ παραίτηση, καταγγελία της

⁵Λεβαντής , Ε. και Γρηγοράκος, Θ. (1989) , Το Δίκαιο των Εμπορικών Εταιρειών , τομ. Γ, Ανώνυμες Εταιρείες , Αθήνα : Α. Σάκκουλα , σελ. 1263-1264.

σύμβασης εργασίας κλπ.) προσωπικού μιας Ανώνυμης Εταιρείας για άλλη αιτία (π.χ. παραίτηση, καταγγελία της σύμβασης εργασίας κλπ.).

Προς επιβεβαίωση του επιχειρήματος αυτού, παρατίθεται η υπ' αριθμ. 22/6-4-1988 εγκύκλιος του Τεχνικού Γραφείου του Σώματος Ορκωτών Λογιστών με θέμα : « Σχηματισμός προβλέψεως για αποζημίωση του προσωπικού μετά την υπ' αριθμ. 205/1988 γνωμοδότηση της ολομέλειας των Νομικών Συμβούλων Διοικήσεως» η οποία αναφέρει: « Εφόσον μια εταιρεία εφαρμόζει τα όσα υποστηρίζονται στην πιο πάνω γνωμοδότηση, στο Πιστοποιητικό Ελέγχου πρέπει να περιληφθεί σχετική παρατήρηση αν η εταιρεία δεν σχημάτισε πρόβλεψη ως εξής:

Η εταιρεία βασιζόμενη στην υπ' αριθμ. 205/1988 γνωμοδότηση της ολομέλειας των Νομικών Συμβούλων Διοικήσεως, με την οποία ερμηνεύονται οι νέες διατάξεις του άρθρου 42 ε παρ. 14 του κ.ν. 2190/1920, δεν σχημάτισε πρόβλεψη για αποζημίωση του προσωπικού της λόγω εξόδου την υπηρεσία.

Αν η εταιρεία σχημάτιζε πρόβλεψη για τις πιθανές υποχρεώσεις της για αποζημίωση του συνόλου του προσωπικού της λόγω εξόδου από την υπηρεσία για συνταξιοδότηση, αυτή θα ανερχόταν στο ποσό των.....ευρώ περίπου».

Επειδή όμως οι ΚΤΕΛ ΑΕ είναι εταιρείες που απασχολούν μεγάλο κατά κανόνα προσωπικό σε διάφορους τομείς της λειτουργίας τους και τις περισσότερες φορές το ποσό αυτής της αποζημίωσης είναι δυσχερές να υπολογιστεί , προτείνεται και η παρακάτω διατύπωση της πρότασης :

«Κυρίως λόγω του πολυάριθμου του προσωπικού της εταιρείας, δεν μπορέσαμε να υπολογίσουμε το ποσό που θα ανερχόταν η πρόβλεψη για τις πιθανές υποχρεώσεις της για αποζημίωση του συνόλου του προσωπικού της λόγω εξόδου του από την υπηρεσία για συνταξιοδότηση»⁶.

⁶Λεβαντής, Ε. και Γρηγοράκος, Θ. (1989), *Το Δίκαιο των Εμπορικών Εταιριών*, τόμ. Γ', Ανώνυμες Εταιρίες, Αθήνα: Α. Σάκκουλα, σελ. 1302 κ.ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Έννοιες τις χρηματοοικονομικής ανάλυσης

3.1 Εισαγωγή στη χρηματοοικονομική ανάλυση

Η χρηματοοικονομική ανάλυση παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον και συνοδεύεται από σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια, αν λάβει κανείς υπόψη του τις ραγδαίες εξελίξεις παγκοσμίως στο χώρο της μακροοικονομίας και μικροοικονομίας. Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση επηρέασε καταλυτικά και την οικονομία της χώρας μας και τον χώρο των επιχειρήσεων. Μέσα σε αυτό το ρευστό και ταχέως μεταβαλλόμενο περιβάλλον, η επίτευξη εύρυθμης χρηματοοικονομικής λειτουργίας είναι απαραίτητη για κάθε επιχείρηση και οργανισμό προκειμένου να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά του και να βελτιωθούν οι χρηματοοικονομικοί του δείκτες. Είναι λοιπόν αναγκαία η ανάπτυξη συγκεκριμένων μεθοδολογιών σε ορθολογικά, ρεαλιστικά και επιστημονικά πλαίσια προς επίτευξη αυτού του σκοπού.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι το βασικό εργαλείο μικροοικονομικής έρευνας και δίνει τη δυνατότητα να εξάγουμε σημαντικά και χρήσιμα συμπεράσματα για τις επιχειρήσεις ώστε να οδηγηθούμε στη λήψη επιχειρηματικών, επενδυτικών και άλλων αποφάσεων.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι η πληροφορία που εξάγεται μέσω των κονδυλίων του ισολογισμού των επιχειρήσεων και την καθιστά εργαλείο στα χέρια όχι μόνο των διοικούντων της επιχείρησης αλλά και των μετόχων και των επενδυτών ώστε όλοι τους με βάση το συμφέρον τους να οδηγηθούν στη λήψη ορθών αποφάσεων προς επίτευξη αυτών.

Βέβαια τα στοιχεία που αντλούνται από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των επιχειρήσεων δεν αποτυπώνουν πάντα την ορθή τρέχουσα οικονομική θέση της επιχείρησης εάν αυτά μελετηθούν απομονωμένα. Για το λόγο αυτό οφείλουμε να εξετάζουμε ένα κονδύλι του ισολογισμού σε σχέση με ένα άλλο και μάλιστα σε μια χρονική ακολουθία τουλάχιστον πενταετή.

Συνήθως οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις ενδιαφέρουν κυρίως αυτούς που βρίσκονται εκτός επιχείρησης όπως για παράδειγμα εξωτερικοί αναλυτές, σύμβουλοι επιχειρήσεων, ακαδημαϊκοί και φοιτητές, πελάτες και προμηθευτές και εν γένει το ευρύ κοινό. Κάθε ένας από αυτούς έχει τη δική του σκοπιμότητα και τα δικά του

συμφέροντα, έτσι η άντληση των δεδομένων από τις οικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης θα πρέπει να γίνει με τη χρησιμοποίηση ορθών τεχνικών και εργαλείων που η χρηματοοικονομική επιστήμη διαθέτει, ώστε να οδηγηθεί κανείς σε ασφαλή κατά το δυνατό συμπεράσματα και να πάρει σωστές αποφάσεις προς το συμφέρον του.

Με τη σύνταξη του ισολογισμού και των λοιπών οικονομικών καταστάσεων η άχαρη για πολλούς δουλειά του λογιστή της επιχείρησης έχει περατωθεί και αρχίζει η πιο ενδιαφέρουσα εργασία στη ζωή της επιχείρησης πέραν της εξυπηρέτησης του καταστατικού σκοπού της, που είναι η ανάλυση τους προς εξαγωγή συμπερασμάτων και λήψη αποφάσεων.

Αν θελήσει κανείς να κωδικοποιήσει τα χρηματοοικονομικά συμπεράσματα ώστε να κατανοήσει τους σκοπούς που αυτά εξυπηρετούν θα τα διέκρινε σε :

- Εργαλεία επιλογής επενδυτικών τίτλων
- Εργαλεία πρόβλεψης απόδοσης
- Εργαλεία λειτουργικών προβλημάτων της επιχείρησης
- Εργαλεία για το management της επιχείρησης

Ειδικότερα μας ενδιαφέρει να εξετάσουμε την ρευστότητα μιας επιχείρησης, κατά πόσο αυτή παρουσιάζει σταθερότητα, το βαθμό της απόδοσης της και τις δυνατότητες ανάπτυξης της. Συμπερασματικά, θα επισημάνουμε ότι από μόνη της η χρηματοοικονομική ανάλυση μιας επιχείρησης μπορεί να μην είναι επαρκής για την εξαγωγή βασικών συμπερασμάτων. Βασίζεται σε ορθολογική μαθηματική πληροφόρηση εκ των στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων της επιχείρησης αλλά συχνά ποιοτικοί παράγοντες όπως το management της επιχείρησης η κυβερνητική πολιτική καθώς και εξωτερικοί ποσοτικοί παράγοντες όπως η κατάσταση των κεφαλαιαγορών επηρεάζουν δραστικά τα αποτελέσματα αυτά και πρέπει να συνυπολογίζονται για να εξαχθούν ασφαλή κατά το δυνατό συμπεράσματα.

3.2 Ενδιαφερόμενοι

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να καταταχθούν σε δύο κατηγορίες ανάλογα με τη θέση και το συμφέρον τους σε εσωτερικούς και σε εξωτερικούς. Έτσι ανάλογα με την κατηγορία που εντάσσεται ένας ενδιαφερόμενος, η ανάλυση του διακρίνεται σε εσωτερική και εξωτερική.

Οι εσωτερικοί ενδιαφερόμενοι έχουν άμεση σχέση με την επιχείρηση, πρόκειται για τους λογιστές, τους διευθύνοντες συμβούλους και τα λοιπά στελέχη των επιχειρήσεων. Έχουν στη διάθεση τους πέρα από τις δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις, λογιστικά και στατιστικά δεδομένα που τους βοηθούν να προσεγγίσουν με περισσότερη ακρίβεια την πραγματική θέση της επιχείρησης και έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των εξωτερικών ενδιαφερομένων. Θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι οι μέτοχοι της επιχείρησης λογίζονται στην κατηγορία των τρίτων μιας και δεν έχουν τη δυνατότητα για την επεξεργασία εξειδικευμένων πληροφοριών που απορρέουν από το λογιστικό και οικονομικό κύκλωμα της επιχείρησης.

Συνεπώς οι managers της επιχείρησης κατά τεκμήριο λαμβάνουν δυνητικά σωστότερες αποφάσεις σχετικά με τις ενέργειες που απαιτούνται την εξυπηρέτηση του σκοπού της επιχείρησης.

Σε ότι αφορά τους εξωτερικούς ενδιαφερομένους θα πρέπει να επισημανθεί ότι έχουν πρόσβαση μόνο στις δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις ήτοι τον ισολογισμό, την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, την μεταβολή της καθαρής θέσης, την κατάσταση των ταμειακών ροών καθώς και τις εκθέσεις των ορκωτών ελεγκτών λογιστών. Ως εκ τούτου δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η εσωτερική πληροφόρηση στη λήψη αποφάσεων.

Τέτοιοι θεωρούνται οι μέτοχοι, οι πελάτες και προμηθευτές της επιχείρησης, τα πιστωτικά ιδρύματα, το Δημόσιο, οι υπάλληλοι της επιχείρησης, τα επιμελητήρια, ανταγωνίστριες εταιρείες καθώς και η επιστημονική κοινότητα.

Επειδή λοιπόν η πληροφόρηση είναι περιορισμένη οφείλουν να λάβουν υπόψη τους και άλλες πηγές όπως τα δημοσιεύματα του οικονομικού τύπου, ανακοινώσεις

τραπεζών, εμπορικά και επαγγελματικά επιμελητήρια, κλαδικές μελέτες και έρευνες καθώς και την πορεία του χρηματιστηρίου.

3.3 Σκοπιμότητα ενδιαφερομένων

Οι επενδυτές – μέτοχοι της επιχείρησης ενδιαφέρονται προφανώς για την παρακολούθηση της πορείας της αξίας της επιχείρησης και άρα του ατομικού τους κέρδους. Είναι εκείνοι που με τα κεφάλαια τους έχουν χρηματοδοτήσει την επιχείρηση αλλά και τη δημιουργία νέων στο μέλλον. Η τοποθέτηση λοιπόν κεφαλαίων από την πλευρά τους έχει ένα βαθμό αβεβαιότητας ή κινδύνου (bettacoefficient) . Συγκεκριμένα, μπορούμε να αναφέρουμε μερικά από τα οφέλη στα οποία αποσκοπεί ο επενδυτής – μέτοχος της επιχείρησης:

- Λήψη μερίσματος με διατήρηση των κεφαλαίων που επένδυσε μεσομακροπρόθεσμα
- Λήψη δικαιωμάτων από πιθανή διανομή αποθεματικών κεφαλαίων
- Πραγματοποίηση κερδών κεφαλαίου με αύξηση της τιμής πώλησης της μετοχής της επιχείρησης.

Ειδικά για την αξιολόγηση της αξίας της μετοχής της επιχείρησης και για την απόφαση που πρέπει να πάρει ο επενδυτής – μέτοχος για εξαγορά ή πώληση αυτής, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι είναι η πιο δύσκολη απόφαση με έντονο ρίσκο και σαφώς θα πρέπει να συμβουλευτεί ειδικούς αναλυτές επενδύσεων.

Οι πιστωτές της επιχείρησης είναι εκείνοι που με διαφορετικό τρόπο κάθε φορά δανείζουν κεφάλαια στην επιχείρηση. Οι προμηθευτές λ.χ εφοδιάζουν την επιχείρηση με πρώτες ύλες τις μεταποιητικές επιχειρήσεις, με τελικά προϊόντα για μεταπώληση της εμπορικές επιχειρήσεις ή παρέχουν υπηρεσίες στις επιχειρήσεις εξειδικευμένες όπως οι σύμβουλοι επιχειρήσεων, νομικοί σύμβουλοι κα. Η πρακτική της αγοράς είναι ότι για την ικανοποίηση των αμοιβών τους η εξόφληση γίνεται σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο συνήθως με πίστωση ενός έως τριών μηνών άτοκα και με συχνά την έκδοση βραχυπρόθεσμων τραπεζικών επιταγών.

Ένα πιστωτικό ίδρυμα όταν χορηγεί κεφάλαια σε μια επιχείρηση λογίζεται ως μακροπρόθεσμος δανειστής της ή ότι παρέχει στην επιχείρηση κεφάλαιο κίνησης προκειμένου αυτή να ικανοποιήσει βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Υπάρχουν και οι

δανειστές που αγοράζουν ομολογίες των επιχειρήσεων και προσδοκούν να λάβουν τόκο για το κεφάλαιο που επένδυσαν.

Γενικά θα αναφέρουμε ότι οι βραχυπρόθεσμοι δανειστές της επιχείρησης ενδιαφέρονται να ξέρουν το κατά πόσο μπορεί η επιχείρηση να ανταποκριθεί στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της, ανάλογα με την εικόνα που παρουσιάζει στα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού της και κατά πόσο αυτά μπορούν να καλύψουν βραχυχρόνιες ανάγκες. Ενώ οι μακροπρόθεσμοι δανειστές δίνουν έμφαση στα μακροοικονομικά στοιχεία που αντλούνται από την πορεία της επιχείρησης όπως τις προβλέψεις για μελλοντικές εισροές κεφαλαίων, την καθαρή θέση της και γενικά την ικανότητα της να ξεπερνά περιόδους κρίσεως.

Η διοίκηση τώρα της επιχείρησης οφείλει να εξετάζει τα στοιχεία και ως να ήταν επενδυτής και ως να ήταν δανειστής της επιχείρησης. Έχει το βασικό πλεονέκτημα της πρόσβασης σε εξειδικευμένη πληροφόρηση για όλα τα ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα της επιχείρησης. Έτσι η συνεχής παρατήρηση των μεταβολών των οικονομικών μεγεθών της επιχείρησης με την ανάλυση των αριθμοδεικτών, την καθιστά ικανή να προβαίνει στη λήψη μέτρων για την καλύτερευση της πορείας της μονάδας.

Οι ανταγωνίστριες επιχειρήσεις λογικό είναι να θέλουν να αντλήσουν πληροφορίες από τις δημοσιευμένες καταστάσεις της επιχείρησης προκειμένου να τις χρησιμοποιήσουν για δικό τους όφελος, να λάβουν και αυτές με τη σειρά τους αποφάσεις που θα τους προσδώσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι της μελετώμενης επιχείρησης αλλά και του κλάδου.

Οι ορκωτοί ελεγκτές λογιστές είναι επιφορτισμένοι με την ευθύνη της επισήμανσης σφαλμάτων και ατασθαλιών στις οικονομικές καταστάσεις. Πρέπει να τα επισημάνουν για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να παρουσιάσει η επιχείρηση εσφαλμένη εικόνα.

Έντονο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη των οικονομικών καταστάσεων όταν πρόκειται για κάποιον που ενδιαφέρεται για εξαγορά ή συγχώνευση της επιχείρησης. Θα πρέπει τότε να εκτιμηθεί η υπεραξία (goodwill) της επιχείρησης.

Η υπεραξία της επιχείρησης είναι η διαφορά μεταξύ του τιμήματος που καταβάλλεται για την εξαγορά μιας επιχείρησης και της αξίας των καθαρών περιουσιακών

στοιχείων που πραγματικά αποκτά ο αγοραστής. Η υπεραξία αφορά κατά βάση άυλα περιουσιακά στοιχεία όπως οι εργαζόμενοι, το πελατολόγιο, τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, το brandname, το σήμα, η φήμη κτλ.

Τέλος θα αναφέρουμε και τις περιπτώσεις των συνδικαλιστικών οργανώσεων που με τη μελέτη και ανάλυση των οικονομικών μεγεθών της επιχείρησης, προσδιορίζουν και τη στάση τους κατά τις διαπραγματεύσεις τους ώστε να υπογραφούν συλλογικές συμβάσεις εργασίας καθώς και τα λογιστικά γραφεία και τα επιμελητήρια λόγω της φύσης της δραστηριότητάς τους.

3.4 Μέθοδοι ανάλυσης χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Αρχικά επισημαίνονται τα στάδια που πρέπει να προσδιορίζονται σε κάθε ανάλυση και αυτά είναι :

- α) η κατανόηση του επιδιωκόμενου σκοπού και η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου
- β) η ταξινόμηση των καταστάσεων ώστε να μπορούν να υπολογιστούν οι μεταξύ τους σχέσεις και
- γ) η αξιολόγηση , μελέτη και ερμηνεία όλων των σχέσεων.

Οι σημαντικότερες μέθοδοι που μπορούν να επιλεγούν είναι οι εξής :

- Κάθετη ανάλυση ή Κατάσταση κοινού μεγέθους
- Οριζόντια ανάλυση
- Ανάλυση με αριθμοδείκτες τάσης
- Ανάλυση με αριθμοδείκτες

Στην κάθετη ή διαστρωματική ανάλυση κάθε στοιχείο του ενεργητικού εκφράζεται ως ποσοστό του συνόλου του ενεργητικού , κάθε στοιχείο του παθητικού εκφράζεται ως ποσοστό του συνόλου του παθητικού ενώ κάθε στοιχείο της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης εκφράζεται ως ποσοστό του κύκλου εργασιών της επιχείρησης. Οι καταστάσεις που προκύπτουν γνωστές ως «κοινού μεγέθους» αποτελούν μέσα ανάλυσης της εσωτερικής δομής των χρηματοοικονομικών καταστάσεων.

Στην οριζόντια ανάλυση παρατίθενται κονδύλια του ισολογισμού και της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης για δύο ή περισσότερες χρήσεις και μελετάται η διαχρονική εξέλιξη τους. Για να είναι όμως δυνατή αυτή η σύγκριση θα πρέπει να ικανοποιούνται τα εξής παρακάτω :

- Η ταξινόμηση των στοιχείων να είναι ομοιόμορφη για όλες τις χρήσεις
- Τα στοιχεία να είναι ενταγμένα στις ίδιες ομάδες στοιχείων
- Να τηρούνται οι ίδιες λογιστικές αρχές άλλως να γίνεται ρητή αναφορά
- Να σημειώνονται τυχόν μεταβολές στις συνθήκες ή φύση των στοιχείων.

Στην οριζόντια ανάλυση τα πράγματα γίνονται πιο απλά αν εφαρμοστεί το μέτρο των αριθμοδεικτών τάσης. Επιλέγουμε ένα έτος ως έτος βάσης και έπειτα κάθε κονδύλι του ισολογισμού των επόμενων ετών υπολογίζεται ως ποσοστό πάνω στο αντίστοιχο ποσό του έτους βάσης. Ισχύει λοιπόν ο μαθηματικός τύπος :

$$\text{Αριθμοδείκτης τάσης έτους } v = \frac{\text{Αξία μεγέθους στο υπό κρίση έτος } v}{\text{Αξία μεγέθους έτους βάσης}} * 100$$

Να επισημάνουμε πως η επιλογή ενός έτους ως έτος βάσης είναι κρίσιμη διότι αποτελεί την αφετηρία για όλους τους επόμενους υπολογισμούς και όλες τις μετέπειτα συγκρίσεις. Θα πρέπει λοιπόν να είναι όσο το δυνατόν τυπικό από άποψη συνθηκών λειτουργίας της επιχείρησης. Γενικά πάντως λαμβάνεται ως έτος βάσης το πρώτο τον εξεταζόμενων εκτός αν εκείνο δεν πληροί τις τυπικές υποθέσεις για τον ομαλό υπολογισμό των αριθμοδεικτών τάσης.

Αναφορικά με την ανάλυση με τη βοήθεια των αριθμοδεικτών κρίνεται σκόπιμο να δοθεί ένα δόκιμος ορισμός για την έννοια του αριθμοδείκτη. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αριθμοδείκτης είναι μια απλή μαθηματική έκφραση τις σχέσης ενός μεγέθους του ισολογισμού ή της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης με ένα άλλο και εκφράζεται ως λόγος αυτών των μεγεθών.

Με τους αριθμοδείκτες προσδιορίζεται η σχέση μεταξύ δύο επιχειρηματικών μεγεθών και η μελέτη τους βοηθά και τους εσωτερικούς και τους εξωτερικούς ενδιαφερομένους στην αξιολόγηση της πορείας της επιχείρησης και στην διαμόρφωση γνώμης για αυτή.

Πρέπει όμως η χρήση τους να γίνεται με σύνεση και κριτική σκέψη χωρίς να επιδιώκεται η εξαγωγή συμπερασμάτων πέραν εκείνων που με ασφάλεια μπορούν να

μας προσφέρουν , αλλιώς η λανθασμένη χρήση τους μπορεί να οδηγήσει σε σχηματισμό ψευδούς εικόνας για την επιχείρηση.

Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι αριθμοδείκτες που χρησιμοποιήθηκαν στην εργασία αυτή.

3.5 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης μιας επιχείρησης , δηλαδή μελετούν την ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Έχουμε λοιπόν τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας που προσδιορίζεται από τη σχέση : *Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας* =
$$\frac{\text{Αποθέματα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Ο συγκεκριμένος είναι ο πιο χρησιμοποιούμενος αριθμοδείκτης ρευστότητας και στην ουσία δείχνει κατά πόσο το κυκλοφορούν ενεργητικό μπορεί να καλύψει επαρκώς τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις μιας επιχείρησης.

Στη συνέχεια ορίζουμε τον αριθμοδείκτη ειδικής ρευστότητας αποκλείοντας από τον αριθμητή το λιγότερο ταχέως ρευστοποιήσιμο στοιχείο του κυκλοφορούντος ενεργητικού που είναι τα αποθέματα και έτσι οδηγούμαστε στον παρακάτω ορισμό:

$$\text{Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας} = \frac{\text{Απαιτήσεις} + \text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$$

Δηλαδή αποτελεί το πηλίκο των ταχέως ρευστοποιήσιμων στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού προς της βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της επιχείρησης.

Οι δύο αυτοί αριθμοδείκτες είναι εύκολα μετρήσιμοι και από τους εξωτερικούς ενδιαφερομένους για την ρευστότητα της επιχείρησης μιας και οι παράγοντες των κλασμάτων εύκολα διαφαίνονται στις δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Ο αριθμοδείκτης όμως ταμειακής ρευστότητας που ορίζεται από τη παρακάτω σχέση

Αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας = $\frac{\text{Διαθέσιμα}}{\text{Ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$, είναι δυνατόν να μετρηθεί μόνο από τους εσωτερικούς ενδιαφερομένους και όχι από τους εξωτερικούς μιας και οι δεύτεροι δεν είναι σε θέση να προσδιορίσουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης. Εναλλακτικά θα μπορούσαμε στον παρονομαστή να τοποθετήσουμε το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων αυστηροποιώντας όμως υπερβολικά την απαίτηση για ικανή άμεση ρευστότητα της επιχείρησης.

Το ίδιο θα ισχυριστούμε αναλογικά και με τον αριθμοδείκτη αμυντικού χρονικού διαστήματος που ορίζεται από τη σχέση :

$$\text{Αριθ. αμ. χρ. διασ.} = \frac{\text{Απαιτήσεις} + \text{Διαθέσιμα}}{\text{Προβλεπόμενες ημερήσιες λειτουργικές δαπάνες}}$$

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μετρά σε ημέρες το χρονικό διάστημα που μπορεί να λειτουργήσει μια επιχείρηση με χρήση των «αμυντικών» στοιχείων που διαθέτει , χωρίς να καταφύγει στη χρησιμοποίηση εσόδων που προέρχονται από τις δραστηριότητες της.

3.6 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας χρησιμοποιούνται για να μετρήσουμε κατά πόσο μια επιχείρηση χρησιμοποιεί κατά το σωστότερο και επωφελή για εκείνη τρόπο τα περιουσιακά της στοιχεία.

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων δίνεται από τη σχέση :

$$\text{Αριθ. ταχ. εισπρ. απαιτ.} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Μέσος όρος απαιτήσεων}}$$

Αν το αυτό το πηλίκο διαιρέσει τον αριθμό 365 , θα μας δείξει ανά πόσες ημέρες η επιχείρηση ανανεώνει τις απαιτήσεις της , δηλαδή ανά πόσες ημέρες εισπράττει αυτές. Αποτελεί λοιπόν κριτήριο για την αποτελεσματική διαχείριση των απαιτήσεων της.

Αν η επιχείρηση διατηρεί μεγάλο αριθμό απαιτήσεων σε σχέση με τις πωλήσεις τότε τα κεφάλαια της είναι δεσμευμένα σε απαιτήσεις , επίσης έχει υψηλό κόστος διαχείρισης και μεγαλώνει ο κίνδυνος για επισφάλειες στις απαιτήσεις.

Αν όμως οι απαιτήσεις είναι πολύ χαμηλές τότε ίσως η επιχείρηση να χάνει σε πωλήσεις λόγω κακής πιστωτικής πολιτικής έναντι των πελατών της.

Αντίθετος αυτού είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας εξόφλησης βραχυχρόνιων υποχρεώσεων που δίνεται από τη σχέση :

$$\text{Αριθ. ταχ. βρ. υποχ.} = \frac{\text{Αγορές ή κόστος πωληθέντων}}{\text{Μέσος όρος βραχ. υποχρεώσεων}}$$

και αν το πηλίκο αυτό διαιρέσει τον αριθμό 365 , μας δείχνει ανά πόσες ημέρες η επιχείρηση ανακυκλώνει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της δηλαδή βλέπουμε ανά πόσες ημέρες δημιουργεί και εξοφλεί υποχρεώσεις προς τους βραχυχρόνιους πιστωτές της.

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας καθαρού κεφαλαίου κίνησης δίνεται από τη σχέση : $\text{Αριθ. ταχ. κυκλ. ΚΚΚ} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Καθαρό κεφάλαιο κίνησης}}$ δείχνει πόσες φορές κατά μέσο όρο δημιουργήθηκε και ρευστοποιήθηκε το καθαρό κεφάλαιο κίνησης της επιχείρησης μέσω των πωλήσεων της σε μια λογιστική χρήση. Δηλαδή πόσα ευρώ καθαρές πωλήσεις πραγματοποιεί η επιχείρηση από κάθε ευρώ του καθαρού κεφαλαίου κίνησης. (Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης = Κυκλοφορούν ενεργητικό – Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις) .

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού δίνεται από τη σχέση :

$\text{Αριθ. ταχ. κυκλ. ενεργητικού} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$ και δείχνει το βαθμό χρησιμοποιήσεις της συνολικής μετρήσιμης περιουσίας της επιχείρησης σε σχέση με την επίτευξη πωλήσεων.

Κατά αναλογία ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας των παγίων που δίνεται από τη σχέση : $\text{Αριθ. ταχ. κυκλ. παγίων} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Σύνολο παγίου ενεργητικού}}$ δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των παγίων στη δημιουργία πωλήσεων.

Τέλος ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας των ιδίων κεφαλαίων που δίνεται από τη σχέση : $\text{Αριθ. ταχ. κυκλ. Ιδίων Κεφ.} = \frac{\text{Καθαρές πωλήσεις}}{\text{Ιδια Κεφάλαια}}$ δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων στη δημιουργία πωλήσεων δηλαδή πόσες πωλήσεις πέτυχε η επιχείρηση με τη χρησιμοποίηση κάθε μονάδας ίδιου κεφαλαίου.

3.7 Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας

Ως κεφάλαια της επιχείρησης εννοούμε τα ίδια κεφάλαια που οι μέτοχοι επενδυτές έχουν επενδύσει στην επιχείρηση και τα δανειακά (ξένα) κεφάλαια , δηλαδή τις μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης.

Τα ξένα κεφάλαια περιέχουν διάφορους βαθμούς κινδύνων για τους πιστωτές της επιχείρησης. Για να μπορέσει η επιχείρηση να εξασφαλίσει μακροχρόνια ικανοποιητική οικονομική κατάσταση θα πρέπει να μπορεί να πληροί τα ακόλουθα :

- Να καταβάλει κανονικά τους τόκους και τις δόσεις των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της
- Να εξασφαλίζει τους δανειστές της μακροπρόθεσμους και βραχυπρόθεσμους
- Να μπορεί να συνάπτει μακροπρόθεσμα δάνεια

Επομένως παρακάτω αριθμοδείκτες αποτελούν βασικά εργαλεία κατανόησης της κεφαλαιακής διάρθρωσης και πιστοληπτικής ικανότητας μιας επιχείρησης και δείχνουν το βαθμό προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.

Ο αριθμοδείκτης ιδίων προς ξένα κεφάλαια δίνεται από τη σχέση :

$$\text{Αριθ. Ιδία προς Ξένα Κεφ.} = \frac{\text{Ιδία Κεφάλαια}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}} * 100$$
 , ανάλογα με το αποτέλεσμα έχουμε ένα μέτρο της ασφάλειας που παρέχει προς τους δανειστές της η επιχείρηση.

Ο αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς πάγια που δίνεται από τη σχέση :

$$\text{Αριθ. Ιδίων Κεφ προς Πάγια} = \frac{\text{Ιδία Κεφάλαια}}{\text{Καθαρά πάγια}}$$
 μας βοηθά να βρούμε τον τρόπο χρηματοδότησης των παγίων της επιχείρησης. Καταλαβαίνουμε αν τα πάγια της επιχείρησης χρηματοδοτήθηκαν από τους μετόχους ή από δάνεια.

Τέλος ο αριθμοδείκτης παγίων προς μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δίνεται από τη σχέση :
$$\text{Αριθ. Παγίων προς Μ.Υ.} = \frac{\text{Καθαρά πάγια}}{\text{Μακροπρόθεσμές υποχρεώσεις}} * 100$$
 εκφράζει το βαθμό ασφάλειας που απολαμβάνουν οι μακροχρόνιοι πιστωτές της επιχείρησης.

Γενικά όσο αυξάνεται η τιμή του σημαίνει ότι η χρηματοδότηση σε πάγια γίνεται μέσω των μετόχων , ενώ όσο μειώνεται ο δείκτης η χρηματοδότηση σε πάγια γίνεται με ξένα δανειακά κεφάλαια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Χρηματοοικονομική ανάλυση των ΚΤΕΛ ΑΕ.

4.1 Επιλογή και μεθοδολογία

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιάσουμε την ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων των υπεραστικών ΚΤΕΛ ΑΕ της Ελλάδας. Χρησιμοποιήθηκαν οι οικονομικές καταστάσεις πενήντα πέντε (55) Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων που έχουν δημοσιευτεί κατά την πενταετία 2010 – 2014 και η ανάλυση αφορά τα σπουδαιότερα χρηματοοικονομικά μεγέθη του κλάδου σε αυτή τη χρονική περίοδο.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ΚΤΕΛ ΑΕ των οποίων οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις την περίοδο αυτή , χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης.

Πίνακας 4.1 [ΚΤΕΛ ΑΕ Ελλάδας]

Α/Α	Κ.Τ.Ε.Α.	Α.Φ.Μ.	Δ.Ο.Υ.	ΑΡ.ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
1	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	097330184	ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	175
2	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	097048492	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	87
3	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	090009433	ΤΡΙΠΟΛΗΣ	94
4	ΑΡΤΑΣ	097271991	ΑΡΤΑΣ	74
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	090009410	ΦΑΕΕ ΑΘΗΝΩΝ	141
6	ΑΧΑΪΑΣ	090025039	Α ΠΑΤΡΩΝ	148
7	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	097025417	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	27
8	ΔΡΑΜΑΣ	097270564	ΔΡΑΜΑΣ	75
9	ΕΒΡΟΥ	097242276	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	84
10	ΕΥΒΟΙΑΣ	097009050	ΧΑΛΚΙΔΑΣ	125
11	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	097066203	ΚΑΡΠΙΕΝΗΣΙΟΥ	28
12	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	097027017	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	32
13	ΗΛΕΙΑΣ	090023311	ΠΥΡΓΟΥ	93
14	ΗΜΑΘΙΑΣ	097232314	ΒΕΡΟΙΑΣ	77
15	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ- ΛΑΣΙΘΙΟΥ	090034097	Β ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	176

16	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	097288346	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	46
17	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	090035266	ΦΑΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	110
18	ΘΗΒΩΝ	097075605	ΘΗΒΑΣ	52
19	ΘΗΡΑΣ	097322909	ΘΗΡΑΣ	24
20	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	097305789	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	157
21	ΚΑΒΑΛΑΣ	090028816	ΚΑΒΑΛΑΣ	151
22	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	097012735	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	84
23	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	096136377	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	42
24	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	097224050	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	62
25	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣ	097027078	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	44
26	ΚΙΛΚΙΣ	097208719	ΚΙΛΚΙΣ	69
27	ΚΟΖΑΝΗΣ	999563097	ΚΟΖΑΝΗΣ	127
28	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	096055946	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	142
29	ΚΩ	999698152	ΚΩ	15
30	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	090080747	ΣΠΑΡΤΗΣ	95
31	ΛΑΡΙΣΑΣ	096054593	ΛΑΡΙΣΑΣ	114
32	ΛΕΣΒΟΥ	097108991	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	32
33	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	096070894	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	30
34	ΛΙΒΑΔΕΙΑΣ	097265892	ΛΙΒΑΔΕΙΑΣ	50
35	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	097013812	ΒΟΛΟΥ	82
36	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	090022720	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	105
37	ΜΥΚΟΝΟΥ	097077893	ΜΥΚΟΝΟΥ	30
38	ΝΑΞΟΥ	099562986	ΝΑΞΟΥ	18
39	ΞΑΝΘΗΣ	096147080	ΞΑΝΘΗΣ	63
40	ΠΑΡΟΥ	097385619	ΠΑΡΟΥ	17
41	ΠΕΛΛΑΣ	096065706	ΕΔΕΣΣΑΣ	74
42	ΠΙΠΕΡΙΑΣ	090028576	ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	59
43	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	097339050	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	55
44	ΡΟΔΟΠΗΣ	090028890	ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ	56

45	ΡΟΔΟΥ	097428022	ΡΟΔΟΥ	26
46	ΣΑΜΟΥ	097258968	ΣΑΜΟΥ	18
47	ΣΕΡΡΩΝ	097308000	ΣΕΡΡΩΝ	138
48	ΣΥΡΟΥ	097078091	ΣΥΡΟΥ	13
49	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	097309881	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	101
50	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	090009421	ΛΑΜΙΑΣ	131
51	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	092418605	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	31
52	ΦΩΚΙΔΑΣ	096059029	ΑΜΦΙΣΣΑΣ	51
53	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	097137151	ΠΟΛΥΓΥΡΟΥ	64
54	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	096149545	ΧΑΝΙΩΝ	205
55	ΧΙΟΥ	094143914	ΧΙΟΥ	16
	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ			4235

Επιλέχθηκε να λάβει χώρα η χρηματοοικονομική ανάλυση με τη χρήση ιστορικών στοιχείων πενταετίας και δη με αρχικό έτος το 2010 , αρχή ουσιαστικά της πρωτοφανούς οικονομικής κρίσης που ταλανίζει τη χώρα , ούτως ώστε να αποκομίσουμε όσο το δυνατό καλύτερη εικόνα για την πορεία του κλάδου των οδικών μεταφορών προσώπων.

Τα στοιχεία των χρηματοοικονομικών καταστάσεων αυτών των ΚΤΕΛ ΑΕ ταξινομήθηκαν κατά όμοια είδη ενεργητικού και παθητικού , ανά χρήση και λαμβάνοντας τους αριθμητικούς μέσους καθενός ανά χρήση , καταστρώθηκε ο ενοποιημένος ισολογισμός για κάθε διαχειριστική περίοδο από το 2010 έως και το 2014.

4.2 Κατάσταση κοινού μεγέθους

Σε ότι αφορά το ενεργητικό τα κονδύλια που ταξινομήθηκαν και μελετήθηκαν είναι τα πάγια , οι συμμετοχές , οι απαιτήσεις και τα διαθέσιμα. Ταξινομώντας ανά χρήση τα κονδύλια αυτά και βρίσκοντας τους αριθμητικούς μέσους καταλήγουμε στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.2 [Μέσοι όροι ανά χρήση κονδυλίων ενεργητικού , ποσά σε ευρώ]

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΠΑΓΙΑ	2.320.314,00	2.174.790,94	2.170.032,17	1.918.488,19	2.198.752,29
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	139.065,61	229.566,48	232.987,20	329.626,59	513.545,42
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2.098.435,89	2.113.934,52	2.684.185,85	2.200.262,89	1.820.930,77
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	345.532,95	262.476,22	211.975,85	357.680,99	404.807,31
ΣΥΝΟΛΟ	4.903.348,45	4.780.768,16	5.299.181,07	4.806.058,66	4.938.035,79

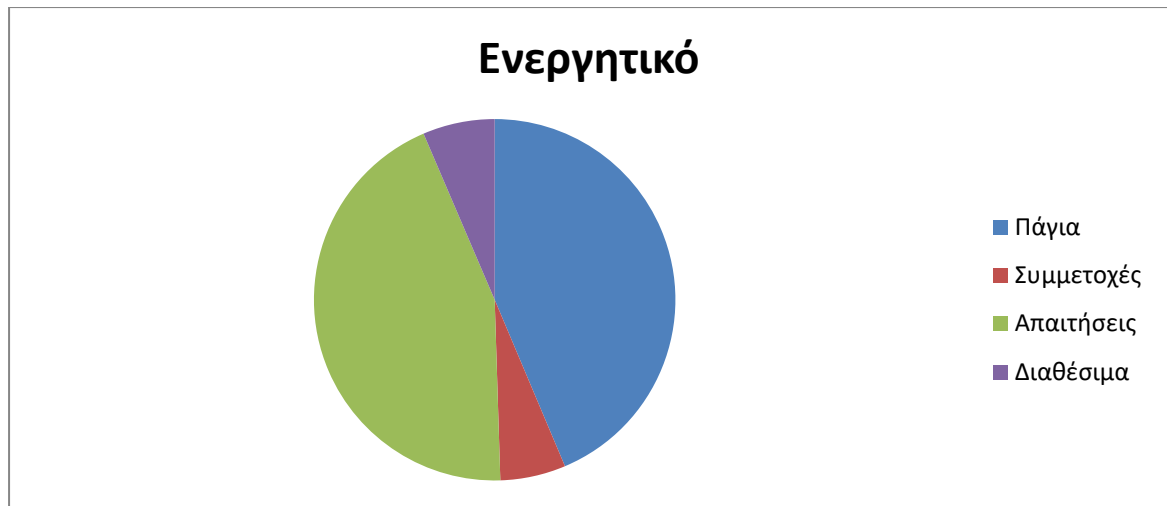
Χρησιμοποιώντας σε κάθε χρήση ως κοινό στοιχείο το σύνολο του ενεργητικού και διαιρώντας κάθε φορά κάθε κονδύλιο του ενεργητικού σε κάθε χρήση με το αντίστοιχο σύνολο του ενεργητικού παίρνουμε την κατάσταση κοινού μεγέθους του ενεργητικού ανά χρήση την πενταετία 2010-2014 που παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.3 [Κάθετη ανάλυση κονδυλίων ενεργητικού ανά χρήση]

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΠΑΓΙΑ	47,32%	45,49%	40,95%	39,92%	44,53%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	2,84%	4,80%	4,40%	6,86%	10,40%
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	42,80%	44,22%	50,65%	45,78%	36,88%
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	7,05%	5,49%	4,00%	7,44%	8,20%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

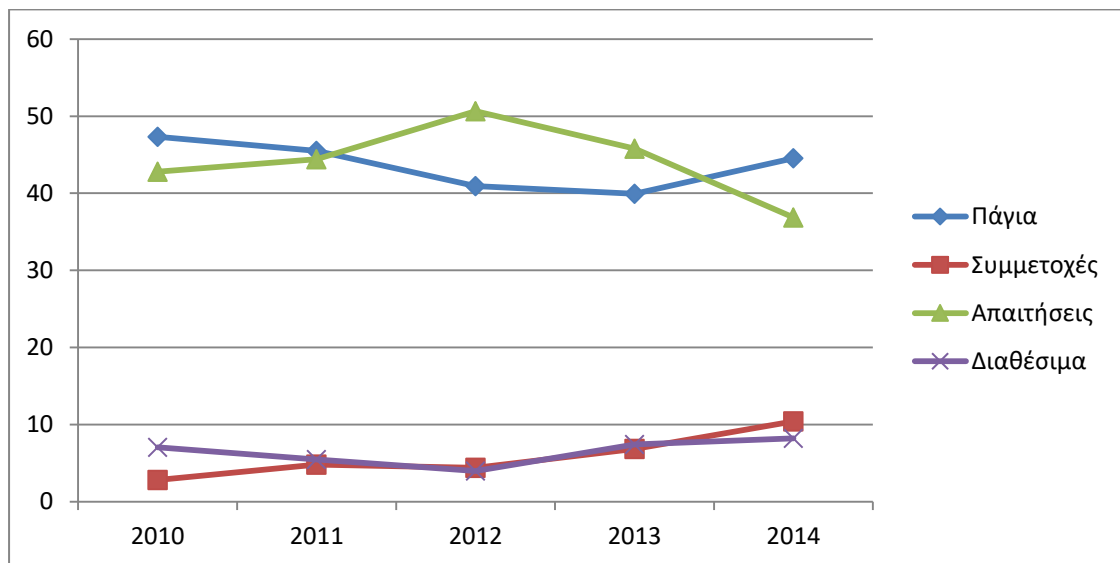
Παρατηρούμε ότι τα πάγια καθώς και οι απαιτήσεις αποτελούν διαχρονικά το συντριπτικό μέρος των στοιχείων του ενεργητικού μιας και κατά μέσο όρο στην εξεταζόμενη πενταετία το 43,64% και το 44,06% αντίστοιχα των στοιχείων του ενεργητικού του κλάδου αποτελείται από πάγια και απαιτήσεις. Πολύ μικρό μέρος του ενεργητικού καλύπτουν οι συμμετοχές με μέσο όρο 5,86% και τα διαθέσιμα με μέσο όρο πενταετίας 6,44%.

Στο παρακάτω κυκλικό διάγραμμα φαίνεται χαρακτηριστικά η διάρθρωση των στοιχείων του ενεργητικού κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 .



Διάγραμμα 4.1 [Κατανομή κονδυλίων ενεργητικού]

Ενώ στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η διαχρονική μεταβολή των κονδυλίων του ενεργητικού σε σχέση με το μέρος του συνόλου του ενεργητικού που καταλαμβάνουν στην υπό μελέτη περίοδο.



Διάγραμμα 4.2 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων ενεργητικού]

Με την ίδια μέθοδο μελετήθηκαν τα στοιχεία του παθητικού ήτοι τα κεφάλαια , τα αποθεματικά , οι μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και συντάχθηκε ο παρακάτω πίνακας

Πίνακας 4.4 [Μέσοι όροι ανά χρήση κονδυλίων παθητικού, ποσά σε ευρώ]

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΚΕΦΑΛΑΙΟ	915.241,73	933.966,28	939.237,01	953.654,81	968.299,39
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	823.762,54	954.719,40	1.163.170,24	1.088.091,68	1.526.346,86
ΜΑΚΡ.ΥΠΟΧΡ.	843.351,06	719.028,69	640.218,44	630.981,28	582.540,70
ΒΡΑΧΥΠ.ΥΠΟΧΡ.	2.321.077,94	2.172.847,68	2.556.752,55	2.133.432,15	1.860.655,03
ΣΥΝΟΛΟ	4.903.348,45	4.780.768,16	5.299.181,07	4.806.058,66	4.938.035,79

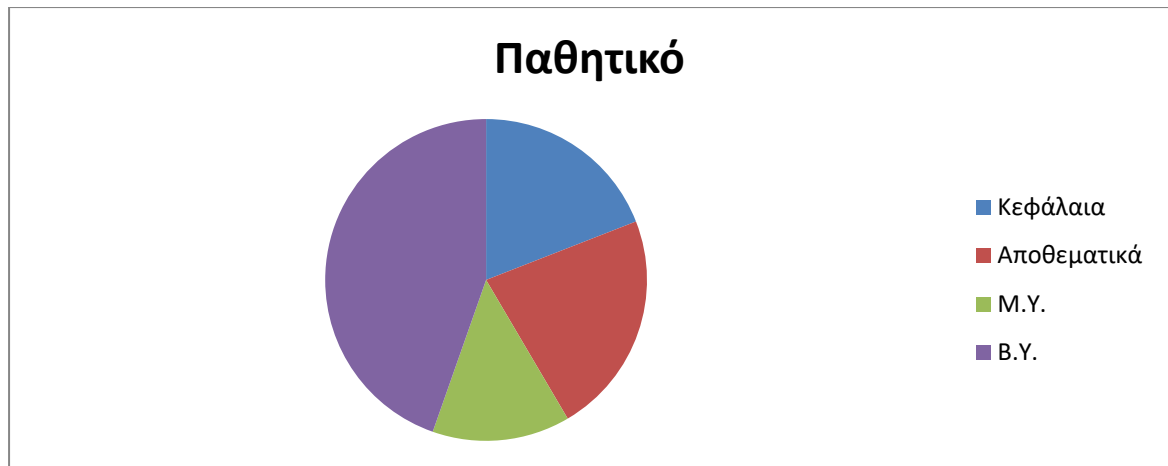
Χρησιμοποιώντας σε κάθε χρήση ως κοινό στοιχείο το σύνολο του παθητικού και διαιρώντας κάθε φορά κάθε κονδύλιο του παθητικού σε κάθε χρήση με το αντίστοιχο σύνολο του παθητικού παίρνουμε την κατάσταση κοινού μεγέθους του παθητικού ανά χρήση την πενταετία 2010-2014 που παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.5 [Κάθετη ανάλυση κονδυλίων παθητικού ανά χρήση]

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΚΕΦΑΛΑΙΟ	18,67%	19,54%	17,72%	19,84%	19,61%
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	16,80%	19,97%	21,95%	22,64%	30,91%
ΜΑΚΡ.ΥΠΟΧΡ.	17,20%	15,04%	12,08%	13,13%	11,80%
ΒΡΑΧΥΠ.ΥΠΟΧΡ.	47,34%	45,45%	48,25%	44,39%	37,68%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

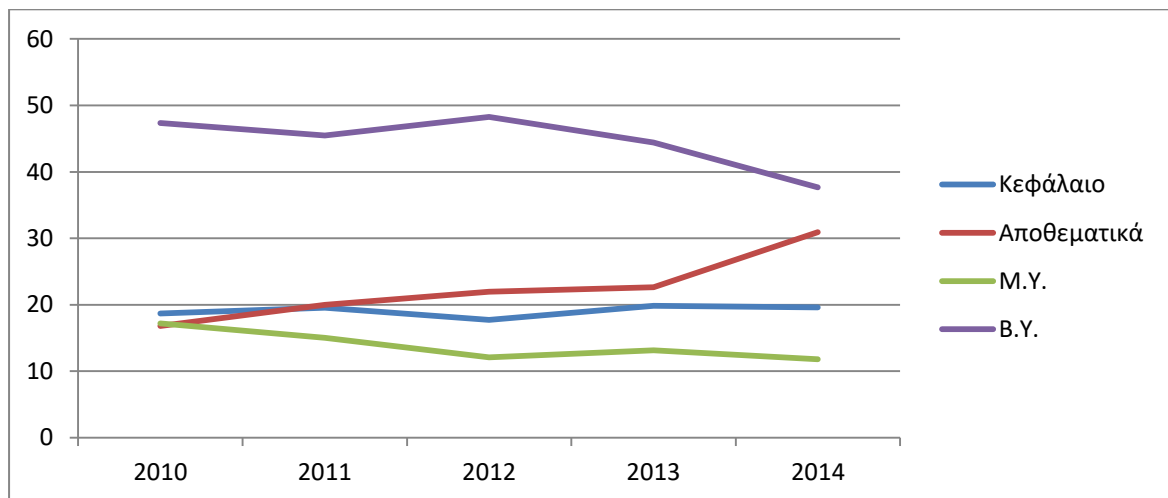
Παρατηρούμε την σχετική σταθερότητα των στοιχείων του παθητικού σε σχέση με το ποσοστό που καλύπτουν διαχρονικά. Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά μέσο όρο καταλαμβάνουν το 44,62% του παθητικού και έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο. Αντίθετα με τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που αποτελούν κατά μέσο όρο το 13,85% του παθητικού επομένως ο κλάδος δεν έχει προβεί σε μεγάλο δανεισμό μακροχρόνιο. Το κεφάλαιο διαχρονικά αποτελεί το 19,08% και τα αποθεματικά το 22,45% του παθητικού δηλαδή τα ίδια κεφάλαια συνολικά το 41,53% του παθητικού.

Στο παρακάτω κυκλικό διάγραμμα φαίνεται χαρακτηριστικά η διάρθρωση των στοιχείων του παθητικού κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 .



Διάγραμμα 4.3 [Κατανομή κονδυλίων παθητικού]

Ενώ στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η διαχρονική μεταβολή των κονδυλίων του παθητικού σε σχέση με το μέρος του συνόλου του παθητικού που καταλαμβάνουν στην υπό μελέτη περίοδο.



Διάγραμμα 4.4 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων παθητικού]

Αξίζει να γίνει ειδική αναφορά στην διαχρονική εξέλιξη του κύκλου εργασιών των ΚΤΕΛ ΑΕ κατά την περίοδο από το 2010 έως το 2014 , καθώς φαίνεται μειούμενος και αυτό οφείλεται αποκλειστικά στην βαθιά οικονομική κρίση που έχει πλήξει τη χώρα (μείωση εισοδημάτων , αύξηση της ανεργίας , κλείσιμο εμπορικών καταστημάτων). Άλλωστε η ιδιωτική κατανάλωση στη χώρα μας κατά τα έτη 2010 ,

2011 , 2012 και 2013 έχει υποστεί μείωση συνολικά 27,7% (βλ. Εβδομαδιαίο Δελτίο οικονομικών εξελίξεων της ALPHABANK 11.9.2015).

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η διαχρονική μείωση του κύκλου εργασιών του κλάδου την πενταετία 2010-2014.



Διάγραμμα 4.5 [Διαχρονική μεταβολή κύκλου εργασιών]

Το θετικό είναι ότι παρατηρείται μια σχετική ανακοπή του φαινομένου της συνεχόμενης μείωσης του κύκλου εργασιών του κλάδου, που μπορεί να οδηγήσει σε σταθεροποίηση και μελλοντική ανάκαμψη.

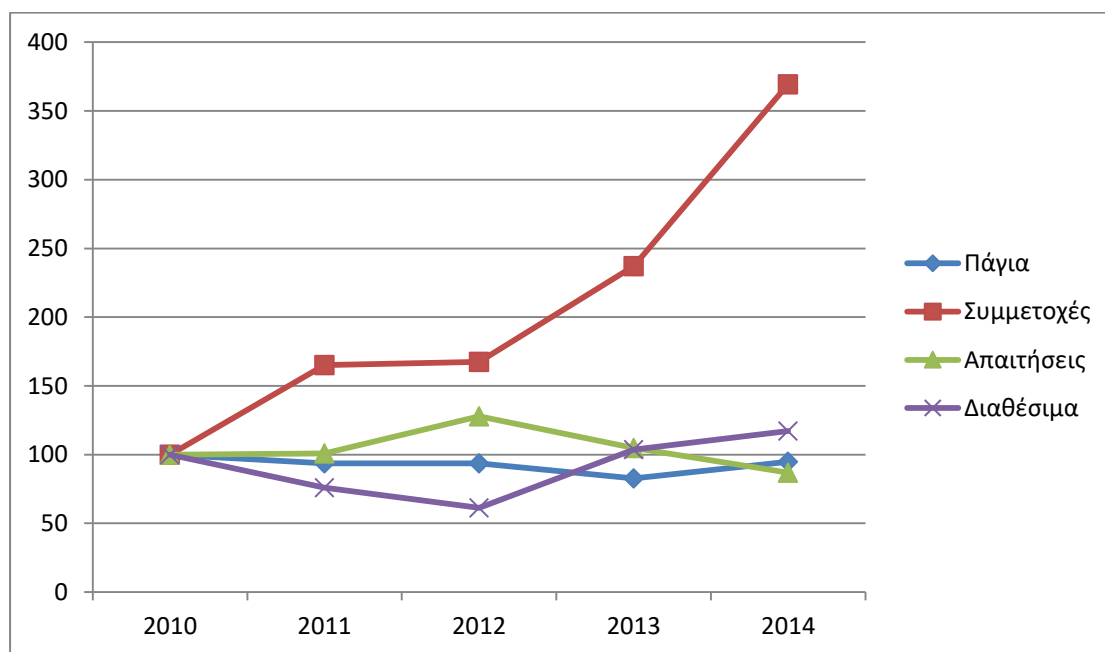
4.3 Οριζόντια ανάλυση - Αριθμοδείκτες τάσης

Με βάση τα στοιχεία του ενεργητικού του κλάδου που εμφανίζονται στον πίνακα 4.2 και παίρνοντας ως έτος βάσης το 2010, καταλήγουμε στον παρακάτω πίνακα που παρουσιάζει τους αριθμοδείκτες τάσης για τα στοιχεία του ενεργητικού του κλάδου.

Πίνακας 4.6 [Αριθμοδείκτες τάσης ενεργητικού]

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΠΑΓΙΑ	100,00%	93,73%	93,52%	82,68%	94,76%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	100,00%	165,08%	167,54%	237,03%	369,28%
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	100,00%	100,74%	127,91%	104,85%	86,78%
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	100,00%	75,96%	61,35%	103,52%	117,15%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	97,50%	108,07%	98,02%	100,71%

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται διαχρονικά η μεταβολή στα μεγέθη αυτά του ενεργητικού του κλάδου.



Διάγραμμα 4.6 [Διαχρονική μεταβολή κονδυλίων ενεργητικού]

Με εξαίρεση τις συμμετοχές που παρουσιάζουν αξιοσημείωτη άνοδο τα λοιπά στοιχεία του ενεργητικού φαίνεται διαχρονικά να αποκλίνουν ελαφρώς από το έτος βάσης και στο τέλος του 2014 να συγκλίνουν με τις τιμές αυτού, άρα μπορούμε να

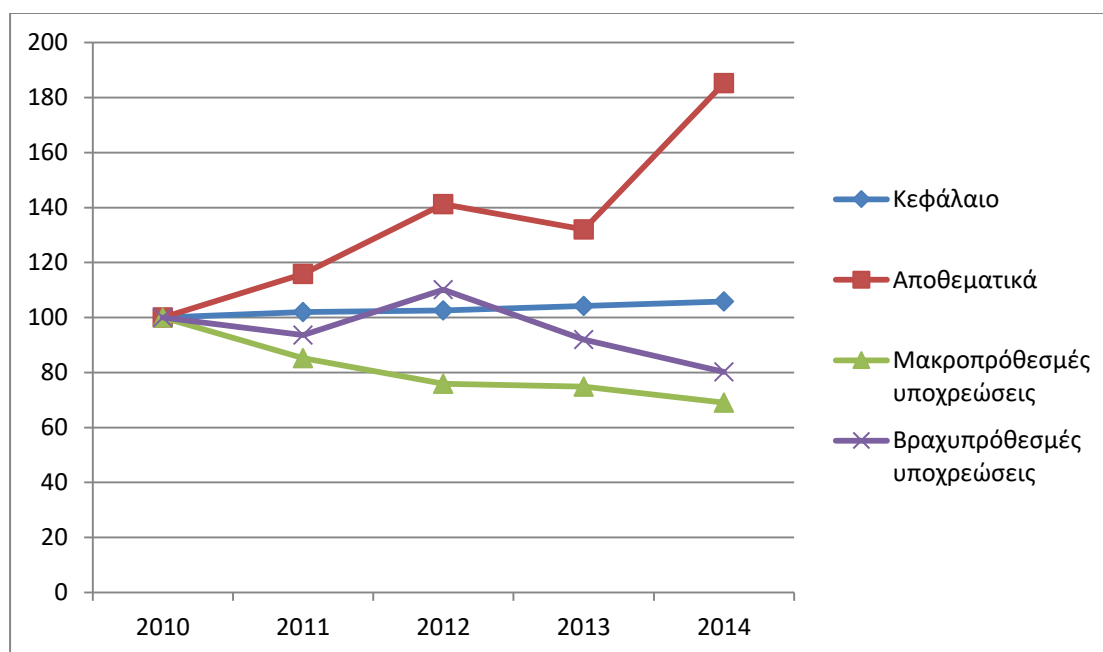
μιλήσουμε για σχετική σταθεροποίηση των κονδυλίων των παγίων , των απαιτήσεων και των διαθεσίμων για την πενταετία 2010-2014.

Με βάση τα στοιχεία του παθητικού του κλάδου που εμφανίζονται στον πίνακα 5.4 και παίρνοντας ως έτος βάσης το 2010 , καταλήγουμε στον παρακάτω πίνακα που παρουσιάζει τους αριθμοδείκτες τάσης για τα στοιχεία του παθητικού του κλάδου.

Πίνακας 4.7 [Αριθμοδείκτες τάσης παθητικού]

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
ΚΕΦΑΛΑΙΟ	100,00%	102,05%	102,62%	104,20%	105,80%
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	100,00%	115,90%	141,20%	132,09%	185,29%
ΜΑΚΡ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	100,00%	85,26%	75,91%	74,82%	69,07%
ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	100,00%	93,61%	110,15%	91,92%	80,16%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	97,50%	108,07%	98,02%	100,71%

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται διαχρονικά η μεταβολή στα μεγέθη αυτά του παθητικού του κλάδου.



Διάγραμμα 4.7 [Διαχρονική μεταβολή στοιχείων παθητικού]

Παρατηρείται μια συνεχιζόμενη αύξηση των αποθεματικών που εν μέρει δικαιολογείται από την υποχρέωση των ΚΤΕΛ ΑΕ στη δημιουργία του πέντε τοις

εκατό (5%) τακτικού αποθεματικού. Τα κεφάλαια παραμένουν σταθερά. Φαίνεται η προσπάθεια του κλάδου για μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων με περιορισμό της άντλησης ξένων κεφαλαίων και η ταυτόχρονη συγκράτηση των βραχύχρονων τους υποχρεώσεων. Αυτό εξηγείται από το γεγονός της μείωσης λόγω της κρίσης του κύκλου εργασιών που δημιουργεί την ανάγκη για συγκράτηση των υποχρεώσεων του κλάδου.

4.4 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας στις ΚΤΕΛ ΑΕ ταυτίζεται με το δείκτη ειδικής ρευστότητας λόγω της απουσίας των αποθεμάτων από τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού. Φαίνεται πως διαμορφώνεται διαχρονικά στον παρακάτω πίνακα και απεικονίζεται διαγραμματικά.

Πίνακας 4.8 [Αριθμοδείκτες γενικής-ειδικής ρευστότητας]

2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
1,05	1,09	1,13	1,20	1,20	1,13



Διάγραμμα 4.8 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Γεν-Ειδ. Ρευστότητας]

Το αποτέλεσμα κρίνεται σε γενικές γραμμές ικανοποιητικό μιας και κατά μέσο όρο ο αριθμοδείκτης γενικής-ειδικής ρευστότητας παίρνει την τιμή 1,13 που σημαίνει ότι το κυκλοφορούν ενεργητικό του κλάδου μπορεί να ανταπεξέλθει στην κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων του με σχετική ευκολία μιας και η απουσία των αποθεμάτων από τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού κάνει σχετικά πιο

εύκολη την κάλυψη των υποχρεώσεων αυτών , αφού θεωρητικά ρευστοποιούνται πιο εύκολα τα διαθέσιμα και ένα μεγάλο μέρος των απαιτήσεων.

Για να εκτιμήσουμε στη συνέχεια τους αριθμοδείκτες ταμειακής ρευστότητας θα λάβουμε υπόψη τα ταμειακά διαθέσιμα του κλάδου ως προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις συνολικά και όχι ως προς τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις που θα ήταν πιο σωστό , μιας και αυτή την πληροφορία δεν μπορεί ένας εξωτερικός ενδιαφερόμενος να την ξέρει. Παίρνουμε λοιπόν τα παρακάτω αποτελέσματα.

Πίνακας 4.9 [Αριθμοδείκτες ταμειακής ρευστότητας]

2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
0,15	0,12	0,08	0,17	0,22	0,15



Διάγραμμα 4.9 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταμ. Ρευστότητας]

Η εικόνα αυτή δεν προκαλεί έκπληξη και είναι συνηθισμένο στις «υγιής» ακόμα επιχειρήσεις να μη μπορούν να καλύψουν μόνο με τα ταμειακά τους διαθέσιμα τις ληξιπρόθεσμες τους υποχρεώσεις , πόσο μάλλον εδώ το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Το γεγονός πάντως της τάσης για αύξηση αυτού του αριθμοδείκτη είναι χρεώνεται στα θετικά σημεία των ΚΤΕΛ ΑΕ.

Συμπερασματικά θα πούμε ότι από πλευράς ρευστότητας ο κλάδος κατατάσσεται στους υγιής και ανταγωνίζεται σε βαθμό ρευστότητας κλάδους που στο κυκλοφορούν

ενεργητικό τους περιέχουν και αποθέματα που εδώ απουσιάζουν και κάνουν πιο αυστηρή τη διαδικασία υπολογισμού της ρευστότητας.

4.5 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

Οι αριθμοδείκτες ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων , καθώς και το διάστημα σε ημέρες που μεσολαβεί ώστε αυτές να ανακυκλωθούν παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.10 [Αριθμοδείκτες ταχ.εισπρ.απαιτήσεων]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	M.O.
ΑΡΙΘ.ΤΑΧ.ΕΙΣΠΡ.ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	3,89	3,73	2,79	3,16	3,94	3,50
ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΜ.ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	93,93	97,97	130,87	115,65	92,60	106,20

Κρίνεται σκόπιμο να παραθέσουμε και τον πίνακα που δείχνει τους αριθμοδείκτες ταχύτητας εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, καθώς και το διάστημα σε ημέρες που μεσολαβεί ώστε αυτές να ανακυκλωθούν.

Πίνακας 4.11 [Αριθμοδείκτες ταχ. Εξοφ. Β.Υ.]

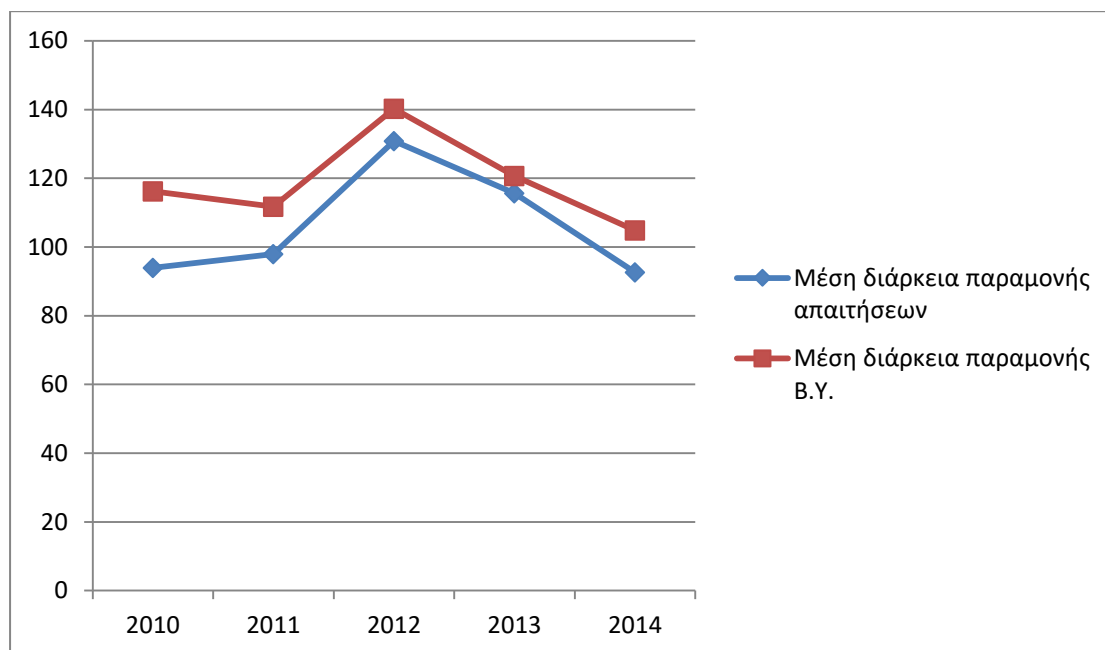
	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	M.O.
ΑΡΙΘ. ΤΑΧ.ΒΡΑΧΥΠΡΟΘ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	3,14	3,27	2,60	3,03	3,48	3,10
ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΜ.ΒΡΑΧ.ΥΠΟΧΡ.	116,16	111,77	140,22	120,63	104,86	118,73

Παρατηρούμε λοιπόν ότι κατά μέσο όρο οι απαιτήσεις δημιουργούνται και εισπράττονται μέσα σε μια λογιστική χρήση ανά 106 ημέρες περίπου , ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις γεννιούνται και εξοφλούνται ανά 118 ημέρες περίπου.

Επίσης στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται χαρακτηριστικά ότι διαχρονικά η μέση παραμονή των απαιτήσεων είναι μικρότερη από τη μέση παραμονή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

Αυτό είναι ένα σημαντικά θετικό εξαγόμενο της μελέτης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων του κλάδου , μιας και καταδεικνύει πως σε βραχυχρόνιο ορίζοντα οι υποχρεώσεις του κλάδου εξοφλούνται με ρυθμό βραδύτερο από ότι εισπράττονται οι

απαιτήσεις του και κατόπιν αυτού ο κλάδος χαίρει μιας κάποιας χρηματοδότησης από τους πιστωτές του.



Διάγραμμα 4.10 [Διαχρονική μεταβολή μεσης διάρκειας παραμονής απαιτήσεων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων]

Συνεχίζουμε με την απεικόνιση διαχρονικά της επίδοσης του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας του καθαρού κεφαλαίου κίνησης.

Πίνακας 4.12 [Αριθμοδεικτες ταχ. ΚΚΚ]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
ΑΡΙΘ.ΤΑΧ.ΚΥΚΛΟΦ. Κ.Κ.Κ.	66,35	38,69	22,06	16,36	19,66	32,62



Διάγραμμα 4.11 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Καθ. Κεφ. Κίνησης]

Παρατηρούμε ότι κατά μέσο όρο η τιμή του εν λόγω δείκτη είναι 32,62 ένας ικανοποιητικός αριθμός σε σύγκριση με άλλους κλάδους επιχειρήσεων και ουσιαστικά σημαίνει ότι κάθε ευρώ καθαρού κεφαλαίου κίνησης πετυχαίνει κατά μέσο όρο 32,62 ευρώ πωλήσεις στην πενταετία 2010-2014.

Αυτό σημαίνει την ικανοποιητική εκμετάλλευση του καθαρού κεφαλαίου κίνησης από τους διοικούντες των ΚΤΕΛ ΑΕ.

Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι η καθοδική πορεία της καμπύλης στο διάγραμμα από το 2010 έως και το 2013 σημαίνει ότι κατά τις χρήσεις αυτές οι διοικήσεις του κλάδου δεν χρησιμοποίησαν με τον καλύτερο τρόπο το καθαρό τους κεφάλαιο κίνησης και έτσι το αποτέλεσμα θεωρείται μέτριο , πάντως παρατηρείται μια σταθεροποίηση και σημάδια ανάκαμψης μετά το 2013 , πράγμα που σημαίνει πως πάρθηκαν μέτρα από τις διοικήσεις προς αναχαίτιση του φαινομένου αυτού.

Ο αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας του ενεργητικού μας δείχνει όπως ξέρουμε τον ποσό σε ευρώ των πωλήσεων που πετυχαίνει μια επιχείρηση από τη χρησιμοποίηση ενός ευρώ του ενεργητικού της. Εδώ λοιπόν όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα κατά μέσο όρο χρησιμοποιώντας ένα ευρώ από τα στοιχεία του ενεργητικού πετυχαίνουμε 1,52 ευρώ πωλήσεις , μια επίδοση όχι και τόσο ικανοποιητική αν λάβουμε παράλληλα υπόψη την μείωση της καμπύλης μέχρι το 2012 δραστικά με σημάδια μερικής σταθεροποίησης τα έτη 2013 και 2014. Ίσως εδώ κάποιος παρατηρητής θα έβγαζε το συμπέρασμα της υπερεπένδυσης κεφαλαίων σε στοιχεία του ενεργητικού.

Πίνακας 4.13 [Αριθμοδείκτες ταχ. Κυκλοφ. Ενεργητικού]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
ΑΡΙΘ. ΤΑΧ.ΚΥΚΛ. ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,66	1,65	1,41	1,44	1,45	1,52



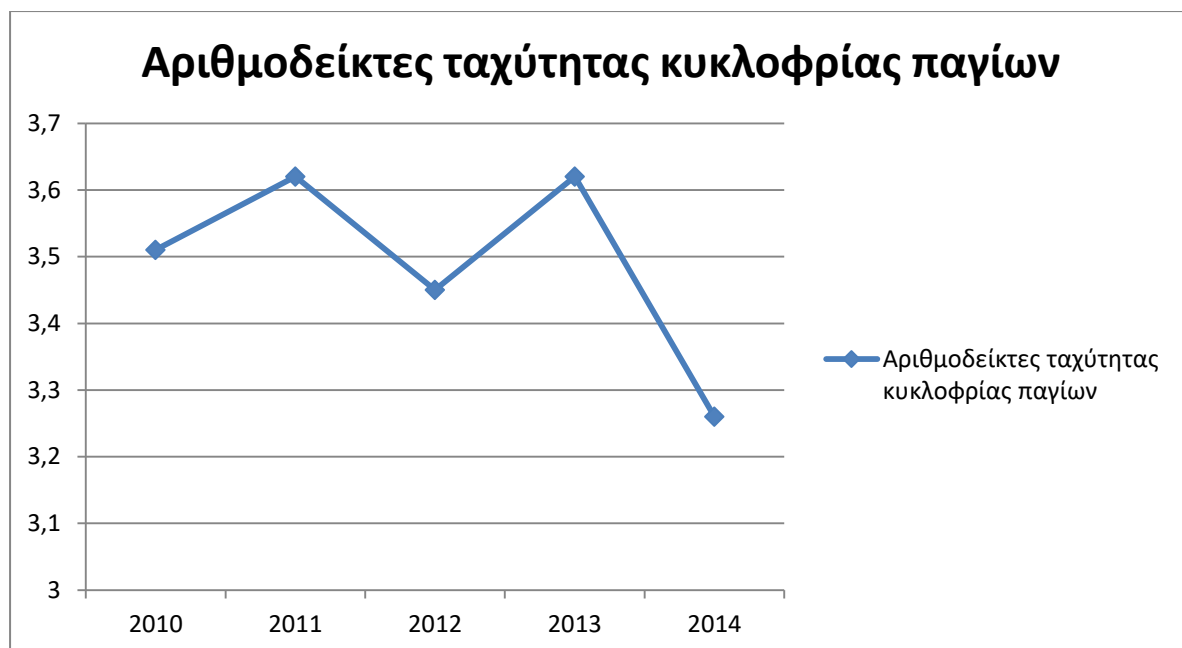
Διάγραμμα 4.12 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Κυκλ. Ενεργητικού]

Σε ότι αφορά τον αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας των παγίων , παρατηρούμε ότι μέσος όρος της πενταετίας 2010-2014 για τον κλάδο είναι 3,49 πλην όμως βαίνει μειούμενος την τελευταία χρήση που μελετάται.

Αυτό κινεί τις υποψίες για υπερεπένδυση σε πάγια και μείωση στο βαθμό χρησιμοποίησης αυτών στην επίτευξη πωλήσεων.

Πίνακας 4.14 [Αριθμοδείκτες ταχ.κυκλ.παγίων]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
ΑΡΘ.ΤΑΧ.ΚΥΚΛΟΦ. ΠΑΓΙΩΝ	3,51	3,62	3,45	3,62	3,26	3,49



Διάγραμμα 4.13 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Κυκλ. παγίων]

Τέλος για τους αριθμοδείκτες ταχύτητας κυκλοφορίας των Ιδίων Κεφαλαίων που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα , βλέπουμε ότι ο μέσος όρος της πενταετίας 2010-2014 ανέρχεται στον αριθμό 3,74 ουσιαστικά δηλαδή το ένα ευρώ Ιδίου Κεφαλαίου δημιουργεί 3,74 ευρώ πωλήσεις. Η δε διαχρονική απεικόνιση όπως φαίνεται στο διάγραμμα είναι πτωτική στην μελετώμενη περίοδο.

Πίνακας 4.15 [Αριθμοδείκτες ταχ.κυκλοφ.Ιδίων Κεφαλαίων]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	M.O.
ΑΡΙΘ.ΤΑΧ.ΚΥΚΛΟΦ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	4,69	4,17	3,56	3,40	2,88	3,74

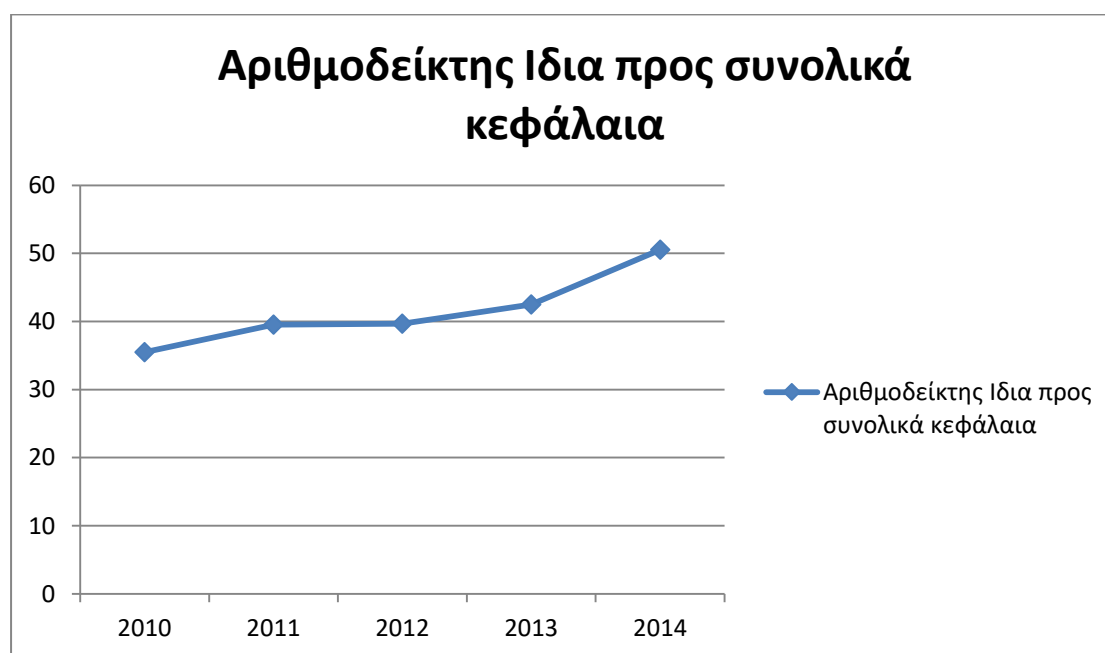


Διάγραμμα 4.14 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ταχ. Κυκλ. Ιδίων Κεφαλαίων]

4.6 Αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης και βιωσιμότητας

Πίνακας 4.16 [Αριθμοδείκτες Ίδια προς συνολικά κεφάλαια]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
ΑΡΙΘ. ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦ.	35,47%	39,51%	39,67%	42,48%	50,52%	41,53%

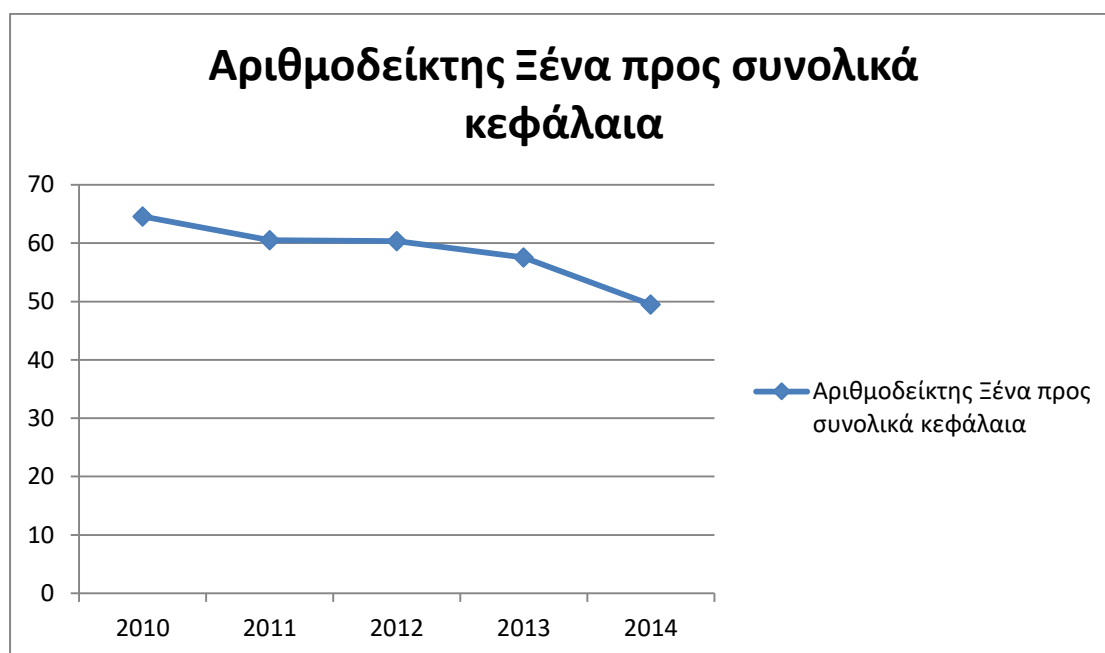


Διάγραμμα 4.15 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ίδια προς συν. Κεφάλαια]

Παρατηρούμε ότι ο μέσος όρος του αριθμοδείκτη των ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά κεφάλαια ανέρχεται στο 41,53% και όπως φαίνεται στο διάγραμμα υπάρχει μια σταδιακή αύξηση διαχρονικά. Η επίδοση κρίνεται ικανοποιητική και μπορεί κανείς να συμπεράνει με σχετική ασφάλεια ότι οικονομικές δυσκολίες για την εξόφληση των υποχρεώσεων είναι έχουν μικρή πιθανότητα να εμφανιστούν.

Πίνακας 4.17 [Αριθμοδείκτες Ξένα προς συνολικά κεφάλαια]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο
ΑΡΙΘ. ΞΕΝΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦ.	64,54%	60,49%	60,33%	57,52%	49,48%	58,47%



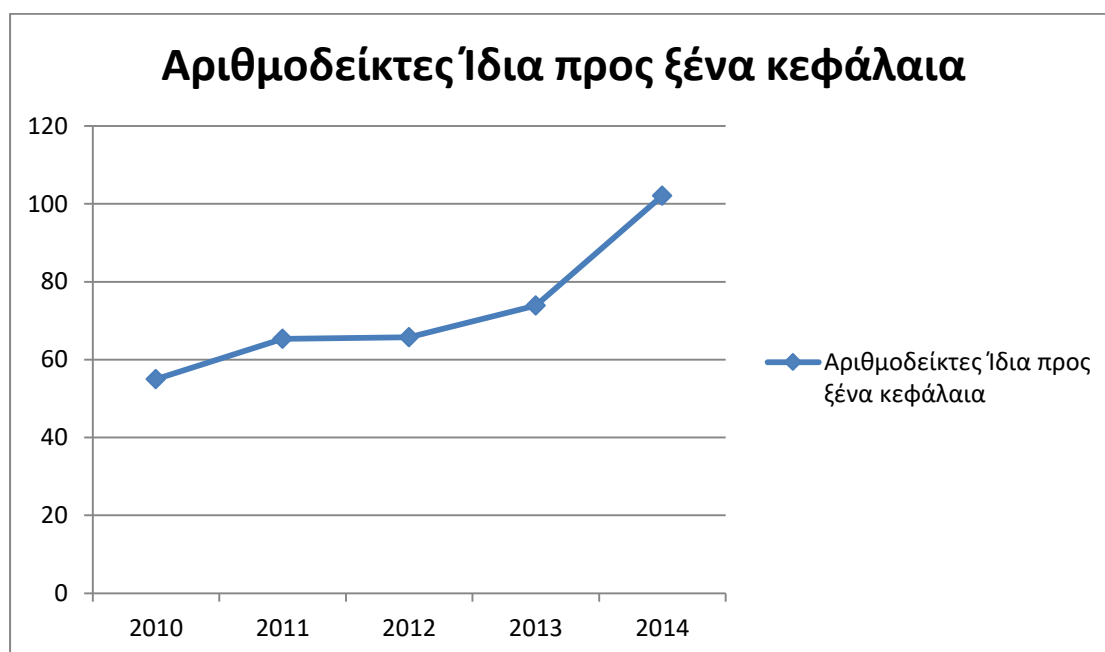
Διάγραμμα 4.16 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ξένα προς συνολικά κεφάλαια]

Σε ό,τι αφορά τον αριθμοδείκτη ξένων προς συνολικών κεφαλαίων όπως συνάγεται και από τον προηγούμενο αριθμοδείκτη κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 58,47%. Δεν μπορεί κανείς να θεωρήσει ότι ο κλάδος είναι υπερδανεισμένος παρόλο που το ποσοστό αυτό υπερτερεί του προηγούμενου. Κρίνεται φυσιολογική αυτή η σχέση και συνηθισμένη στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη χώρα. Βέβαια όσο λιγότερα είναι τα δανειακά κεφάλαια τόσο πιο ασφαλής χαρακτηρίζεται μια επιχείρηση από τους πιστωτές της, δεν μπορεί όμως κανείς να ισχυριστεί ότι η

αναλογία αυτή καθιστά τον κλάδο σε επισφαλή θέση , τέτοια που να επέτρεπε απώλεια της ανεξαρτησίας των επιχειρήσεων που ανήκουν σε αυτόν. Σε αντίθεση άλλωστε με την προηγούμενη καμπύλη , εδώ βάνει μειούμενη διαχρονικά , πράγμα θετικό για τον κλάδο.

Πίνακας 4.18 [Αριθμοδείκτες Ίδια προς ξένα κεφάλαια]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο
ΑΡΙΘ. ΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	54,95%	65,31%	65,76%	73,86%	102,11%	72,40%



Διάγραμμα 4.17 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ίδια προς ξένα κεφάλαια]

Προς ενίσχυση των ανωτέρω , παρατίθεται και ο αριθμοδείκτης των ιδίων προς ξένων κεφαλαίων , με μέση επίδοση πενταετίας 72,40%. Θεωρητικά εάν η τιμή αυτού του αριθμοδείκτη είναι μεγαλύτερη του 100% δείχνει ότι οι μέτοχοι της επιχείρησης συμμετέχουν σε αυτή με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της , ενώ αν η τιμή είναι όπως εδώ μικρότερη του 100% τότε υπάρχει περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχείρησης.

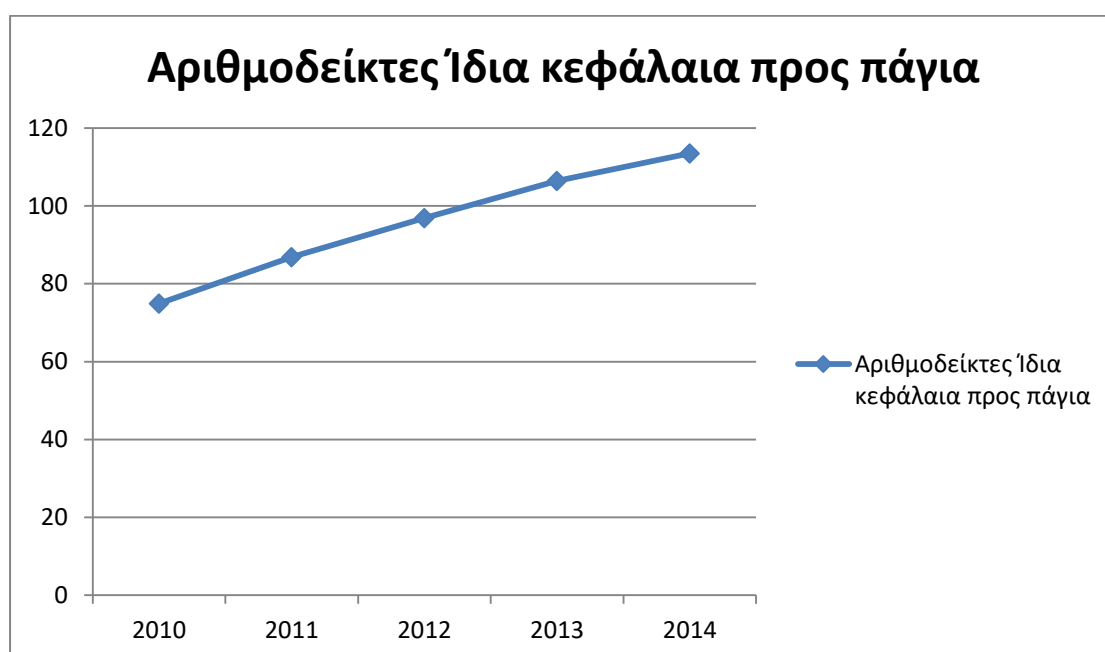
Όμως πρέπει να τονιστεί ότι στις περισσότερες επιχειρήσεις στην Ελλάδα αυτός ο αριθμοδείκτης είναι κατά κανόνα μικρότερος του 100% διότι προτιμάται συνήθως ο εξωτερικός δανεισμός από τις επιχειρήσεις για άντληση κεφαλαίων , ειδικά τα

προηγούμενα προ κρίσης χρόνια λόγω της ευκολίας με την οποία τα πιστωτικά ιδρύματα δάνειζαν τον επιχειρηματικό κόσμο.

Φαίνεται όμως χαρακτηριστικά το πώς η έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και άρα ο δραστικός περιορισμός των πιστώσεων , ανάκοψε αυτή τη νοοτροπία καθώς όπως δείχνει η καμπύλη έχουμε σταδιακή αύξηση της τιμής αυτού του αριθμοδείκτη και μάλιστα το έτος 2014 για πρώτη φορά υπερβαίνει το 100%.

Πίνακας 4.19 [Αριθμοδείκτες Ίδια Κεφάλαια προς πάγια]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	M.O
ΑΡΙΘ. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΓΙΑ	74,95%	86,84%	96,88%	106,42%	113,46%	95,71%



Διάγραμμα 4.18 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Ιδια κεφ. Προς πάγια]

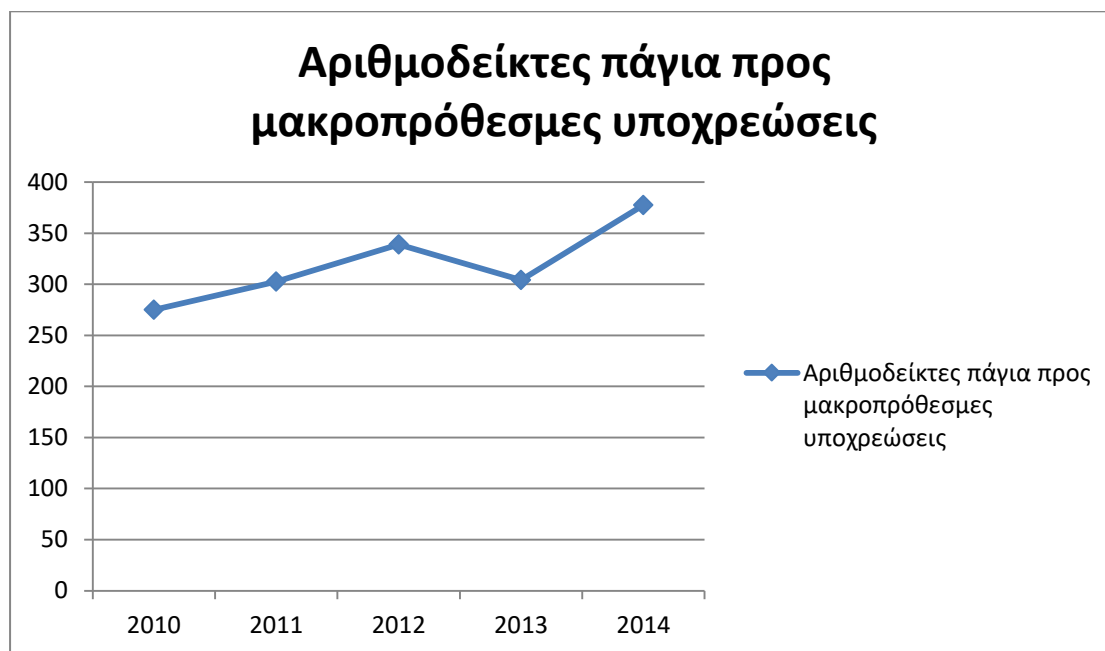
Ο αριθμοδείκτης ίδια κεφάλαια προς πάγια, μας δείχνει την πολιτική της επιχείρησης στον τρόπο που χρηματοδοτεί τα πάγια της. Θεωρητικά αν το αποτέλεσμα είναι μεγαλύτερο του 100% , τότε ένα μέρος του κεφαλαίου κίνησης προέρχεται από τους μετόχους , ενώ σε αντίθετη περίπτωση χρησιμοποιήθηκαν και δανειακά κεφάλαια για τη χρηματοδότηση των παγίων.

Η ανοδική πορεία του αριθμοδείκτη στην πενταετία σημαίνει ότι για την αγορά νέων παγίων στοιχείων ο κλάδος χρησιμοποιεί περισσότερο ίδια παρά ξένα κεφάλαια και

αυτή η μεταβολή μπορεί εδώ να οφείλεται σε αγορά νέων παγίων περιουσιακών στοιχείων , στη διενέργεια αποσβέσεων , στην δημιουργία αποθεματικών.

Πίνακας 4.20 [Αριθμοδείκτες Πάγια προς Μ.Υ.]

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο
ΑΡΙΘ. ΠΑΓΙΑ ΠΡΟΣ ΜΑΚΡ.ΥΠΟΧΡ.	275,13%	302,46%	338,95%	304,05%	377,44%	319,61%



Διάγραμμα 4.19 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Πάγια προς Μ.Υ.]

Η υψηλή επίδοση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη που κατά μέσο όρο κινείται στο 319,61% , δείχνει το μεγάλο βαθμό ασφαλείας που απολαμβάνουν οι πιστωτές του κλάδου. Αυτό γίνεται ακόμα πιο σαφές αν παρατηρήσουμε την αυξητική τάση διαχρονικά της καμπύλης όπου με εξαίρεση την περίοδο 2012-2013, έχει σαφή εικόνα ανόδου με έντονη αύξηση μετά το 2013.

Συμπεραίνουμε με ασφάλεια ότι τυχόν εγγραφή προσημείωσης ή υποθήκης στα πάγια περιουσιακά στοιχεία θα αρκούσε για να αποκτηθούν και νέα κεφάλαια με δανεισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Η αποδοτικότητα των ΚΤΕΛ ΑΕ.

5.1 Επιλογή και μεθοδολογία

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσεγγίσουμε την αποδοτικότητα του κλάδου χρησιμοποιώντας τους αριθμοδείκτες όπως περιγράφονται παρακάτω :

Α) αριθμοδείκτης κόστους πωλήσεων προς κύκλος εργασιών

Β) αριθμοδείκτης έξοδα διοίκησης προς κύκλος εργασιών

Γ) αριθμοδείκτης έξοδα διάθεσης προς κύκλος εργασιών και

Δ) αριθμοδείκτης μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού.

Τα δεδομένα του κλάδου αντλήθηκαν από τους ισολογισμούς και τις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης των 55 ΚΤΕΛ ΑΕ που έχουν δημοσιεύσει τις οικονομικές τους καταστάσεις την πενταετία 2010 – 2014 που αναλυτικά παρατίθενται στην παρ. 4.1 της παρούσας εργασίας. Τα δεδομένα καταγράφηκαν σε ηλεκτρονικά φύλλα, ομαδοποιήθηκαν κατά κονδύλια ενεργητικού (πάγια , συμμετοχές , απαιτήσεις , διαθέσιμα) , παθητικού (κεφάλαια , αποθεματικά , βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις). Στη συνέχεια προσδιορίστηκαν οι μέσοι όροι ανά χρήση των κονδυλίων αυτών στην πενταετία 2010-2014. Έτσι δημιουργήθηκε ο ενοποιημένος ισολογισμός και κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης του κλάδου των ΚΤΕΛ ΑΕ από όπου αντλήθηκαν οι πληροφορίες που ήταν απαραίτητες για τη μελέτη αυτή.

Η επιλογή των παραπάνω αριθμοδεικτών κρίθηκε απαραίτητη για τον προσδιορισμό της αποδοτικότητας του κλάδου μιας και οι ΚΤΕΛ ΑΕ, υπάγονται σε ιδιαίτερο λογιστικό καθεστώς και ως εκ τούτου το μεγαλύτερο μέρος του κόστους πωλήσεων αλλά και των λειτουργικών εξόδων αφορά στις αμοιβές (μερίσματα) των μετόχων ιδιοκτητών των λεωφορείων.

Ο αριθμοδείκτης κόστους πωλήσεων προς κύκλος εργασιών καταδεικνύει το ύψος του μερίσματος που αποδίδουν οι ΚΤΕΛ ΑΕ στους μετόχους – ιδιοκτήτες και ως εκ τούτου κρίνεται απαραίτητη η μελέτη του.

Οι αριθμοδείκτες έξοδα διάθεσης προς κύκλος εργασιών και έξοδα διοίκησης προς κύκλος εργασιών παρουσιάζουν επίσης έντονο ενδιαφέρον μιας και δείχνουν τον τρόπο που διαχειρίζονται οι ΚΤΕΛ ΑΕ τα ποσά μετά την απονομή μερίσματος – μισθώματος στους μετόχους – ιδιοκτήτες. Μπορεί ένας εξωτερικός παρατηρητής συνδυάζοντας αυτούς τους αριθμοδείκτες να βγάλει συμπεράσματα για το κόστος λειτουργίας των εταιρειών αυτών.

Τέλος κρίθηκε σκόπιμο να μελετηθεί ο αριθμοδείκτης μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού ως ένας δείκτης που θα δώσει με μεγαλύτερη ευκρίνεια μια εικόνα για την αποδοτικότητα του κλάδου. Η επιλογή στον αριθμοδείκτη αυτό στον αριθμητή των μερικών αποτελεσμάτων έγινε σκόπιμα μιας και στις ΚΤΕΛ ΑΕ τα αποτελέσματα είναι μηδενικά εξ ορισμού , δεν υπάρχει φόρος εισοδήματος άρα και αποτελέσματα μετά από φόρους όπως στις κοινές ανώνυμες εταιρείες. Ισχυρισμός που έχει αναδειχτεί σε προηγούμενα κεφάλαια στην παρούσα εργασία. Κατά συνέπεια δεν έχει νόημα να μελετηθεί ο αριθμοδείκτης R.O.A με τη μορφή που μελετάται στις κοινές ανώνυμες εταιρείες.

Μετά την ανάλυση του κλάδου , ακολουθεί η κατάταξη των ΚΤΕΛ ΑΕ με βάση την αποδοτικότητα τους και σε σύγκριση με την αποδοτικότητα του κλάδου πάλι με τη μελέτη αυτών των τεσσάρων αριθμοδεικτών. Επιλέχθηκε ένα δείγμα των ΚΤΕΛ με κύκλο εργασιών άνω των 10.000.000 € κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014. Η επιλογή αυτή κρίθηκε αναγκαία ώστε να έχουμε μια αντιπροσωπευτική εικόνα των ΚΤΕΛ ΑΕ τόσο σε οικονομική βάση όσο και σε γεωγραφική βάση , τέτοια που να μας οδηγήσει σε ασφαλή συμπεράσματα αναφορικά με την κατάταξη του δείγματος και τη σύγκριση του με τα αντίστοιχα αποτελέσματα του κλάδου.

5.2 Αριθμοδείκτης Κόστος πωλήσεων προς κύκλο εργασιών κλάδου

Το κόστος πωλήσεων όπως αυτό καταγράφεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης των οικονομικών καταστάσεων των ΚΤΕΛ ΑΕ ουσιαστικά καταδεικνύει το ύψος της χρηματικής αποζημίωσης (μίσθωμα) που η ΚΤΕΛ ΑΕ απέδωσε στους μετόχους, ιδιοκτήτες των λεωφορείων. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα ο μέσος όρος του κλάδου στην πενταετία 2010-2014 κυμαίνεται στον 87,33% κατά μέσο όρο. Παρατηρούμε ότι το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος του κύκλου εργασιών των ΚΤΕΛ ΑΕ αναλώνεται στην αποζημίωση των μετόχων.

Διαχρονικά παρατηρείται μια πτώση από το 2011 έως και το 2013 που όμως φαίνεται να ανακόπτεται στην τελευταία εξεταζόμενη χρήση.

Πίνακας 5.1 [Κόστος πωλήσεων προς κύκλος εργασιών]

2010	2011	2012	2013	2014	Μ.Ο.
87,96%	88,82%	86,32%	85,88%	87,68%	87,33%



Διάγραμμα 5.1 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Κόστος πωλήσεων προς κύκλο εργασιών]

5.3 Αριθμοδείκτης Έξοδα διοίκησης προς κύκλο εργασιών κλάδου

Με δεδομένο ότι το μεγαλύτερο μέρος του κύκλου εργασιών αναλώνεται στην αποζημίωση των μετόχων όπως είδαμε και στην προηγούμενη παράγραφο, είναι προφανές πως τα έξοδα διοικητικής λειτουργίας αποτελούν ένα μικρό μέρος του κύκλου εργασιών στις ΚΤΕΛ ΑΕ. Ειδικά στα μικρότερα ΚΤΕΛ αυτά είναι μηδαμινά.

Πάντως στην εξεταζόμενη πενταετία όπως φαίνεται και τον παρακάτω πίνακα αυτά κυμάνθηκαν για τον κλάδο στο 5,31%, παρουσιάζοντας μια συνεχόμενη πτώση όπως καταλαβαίνουμε διαχρονικά από το παρακάτω διάγραμμα.

Αυτό είναι λογικό να συμβαίνει μιας και λόγω της κρίσης αλλά και της ανάγκης για περισσότερη διανομή μερίσματος, περιορίζονται οι λοιπές λειτουργικές δαπάνες.

Πίνακας 5.2 [αριθ. Έξοδα διοίκησης προς κύκλο εργασιών]

2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
5,46%	5,30%	5,28%	5,33%	5,19%	5,31%



Διάγραμμα 5.2 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Έξοδα διοίκ. προς κύκλο εργασιών]

5.4 Αριθμοδείκτης Έξοδα διάθεσης προς κύκλο εργασιών κλάδου

Στις ΚΤΕΛ ΑΕ η σημασία των εξόδων διάθεσης δεν είναι η ίδια με εκείνη που επικρατεί στις εμπορικές ανώνυμες εταιρείες. Δεν υπάρχουν εδώ έξοδα που πραγματοποιούνται για την διάθεση εμπορευμάτων ή προϊόντων.

Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται κατά κύριο λόγο και αυτές στην απόδοση μερίσματος στους μετόχους ιδιοκτήτες των λεωφορείων.

Φαίνονται κατά μέσο όρο ελαφρώς περισσότερες από εκείνες της διοικητικής λειτουργίας και κυμαίνονται για τον κλάδο στο 6,37% επί του κύκλου εργασιών στην εξεταζόμενη πενταετία.

Και εδώ όμως παρατηρείται μια συνεχόμενη μείωση όπως φαίνεται χαρακτηριστικά στο διάγραμμα που ακολουθεί. Αυτό σημαίνει πως ένα μέρος των κονδυλίων που προορίζονταν για να καλύψουν αυτές τις δαπάνες μετακυλίστηκε στο κόστος των πωλήσεων που όπως είδαμε σε προηγούμενη παράγραφο βαίνει ανοδικό μετά το 2013, έτος κατά το οποίο οι λειτουργικές δαπάνες παρουσιάζουν πτώση.

Πίνακας 5.3 [αριθ. έξοδα διάθεσης προς κύκλο εργασιών]

2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
6,62%	6,24%	6,56%	6,33%	6,07%	6,37%



Διάγραμμα 5.3 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. Έξοδα διάθεσης προς κύκλο εργασιών]

5.5 Αριθμοδείκτης Μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού κλάδου

Στο επίπεδο λειτουργικής κερδοφορίας οι ΚΤΕΛ ΑΕ εμφανίζουν μηδενικό περιθώριο EBITDA καθώς τόσο τα έκτακτα αποτελέσματα όσο και οι αποσβέσεις υπολογίζονται ώστε τα καθαρά αποτελέσματα να προκύπτουν μηδενικά.

Ως εκ τούτου κρίθηκε σκόπιμο για τον προσδιορισμό ενός αριθμοδείκτη που να παρουσιάζει την αποδοτικότητα του κλάδου να χρησιμοποιηθούν τα μερικά αποτελέσματα, όπως αυτά καταγράφονται στις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης των οικονομικών καταστάσεων των ΚΤΕΛ ΑΕ, σε συνδυασμό με το σύνολο του ενεργητικού τους.

Τα κονδύλια του ενεργητικού που χρησιμοποιούμε είναι τα καθαρά πάγια, οι συμμετοχές, οι απαιτήσεις και τα διαθέσιμα όπως αυτά απεικονίζονται στους ισολογισμούς των ΚΤΕΛ ΑΕ.

Έτσι λοιπόν δημιουργήθηκε ο αριθμοδείκτης $\frac{\text{Μερικά Αποτελέσματα}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$ και όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα κατά μέσο όρο στην εξεταζόμενη πενταετία έχει για τον κλάδο τιμή -0,005.

Η μεγαλύτερη πτώση καταγράφεται στο έτος 2013 με σημάδια ανάκαμψης στο έτος 2014. Η ανάγκη για μεγαλύτερη χρηματική αποζημίωση στους μετόχους ιδιοκτήτες φαίνεται να έχει παρασύρει τον κλάδο σε ζημίες κατά την απεικόνιση των μερικών αποτελεσμάτων μιας και η αύξηση του κόστους πωλήσεων σε συνδυασμό με την αύξηση των λειτουργικών δαπανών προς επίτευξη αυτού του σκοπού πιέζει τα μερικά αποτελέσματα προς αρνητικό πρόσημο.

Είναι όπως θετική η αντίδραση του κλάδου κατά την τελευταία χρήση καθώς μια συνέχιση αυτής της πολιτικής, εγκυμονεί κινδύνους για την συνέχιση της λειτουργίας των εταιρειών μιας και αυξάνει ο κίνδυνος υπερ δανειοδότησης για άντληση κεφαλαίων.

Πίνακας 5.4 [αριθ. μερ. αποτ. προς σύνολο ενεργητικού]

2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	Μ.Ο.
-0,003	0,004	0,004	-0,035	0,006	-0,005



Διάγραμμα 5.4 [Διαχρονική μεταβολή αριθ. μερ. αποτ. προς σύνολο ενεργητικού]

5.6 Επιλογή και κατάταξη των ΚΤΕΛ ΑΕ με βάση την αποδοτικότητά τους.

Για την κατάταξη των ΚΤΕΛ ΑΕ με βάση την αποδοτικότητά τους όπως αυτή περιγράφηκε στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος κεφαλαίου για τον κλάδο κρίθηκε σκόπιμο να επιλεγεί ένα δείγμα με βάση τον κύκλο εργασιών και συγκεκριμένα επιλέχθηκαν οι ΚΤΕΛ ΑΕ με κύκλο εργασιών άνω των 10.000.000 ευρώ κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014.

Η επιλογή αυτή είναι αναγκαία μιας και οι συγκεκριμένες ΚΤΕΛ ΑΕ πραγματοποιούν το μεγαλύτερο έργο των χερσαίων οδικών μεταφορών προσώπων στην Ελλάδα και ως εκ τούτου δημιουργούν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του κλάδου. Το έργο που επιτελούν είναι μεγαλύτερο και εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος του επιβατικού κοινού καλύπτοντας γραμμές σε όλη την επικράτεια.

Οι εν λόγω ΚΤΕΛ ΑΕ φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5.5 [Δείγμα ΚΤΕΛ ΑΕ με κύκλο εργασιών άνω των 10εκ.]

A/A	ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ	Μ.Ο. ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2010-2014
1	ΑΧΑΪΑΣ	24.141.524,56 €
2	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	21.788.765,85 €
3	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΛΑΣΙΘΙΟΥ	18.655.202,73 €
4	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	14.806.884,71 €
5	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	14.742.708,91 €
6	ΕΥΒΟΙΑΣ	13.132.962,23 €
7	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	12.281.850,05 €
8	ΗΛΕΙΑΣ	12.166.714,99 €
9	ΚΑΒΑΛΑΣ	12.156.614,18 €
10	ΛΑΡΙΣΑΣ	11.863.308,99 €
11	ΕΒΡΟΥ	11.753.985,45 €
12	ΣΕΡΡΩΝ	11.586.926,72 €
13	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	11.340.950,76 €
14	ΑΤΤΙΚΗΣ	11.165.043,32 €
15	ΚΟΖΑΝΗΣ	10.723.023,62 €
16	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	10.675.561,45 €

Έχει σημασία να επισημάνουμε πως οι παραπάνω ΚΤΕΛ ΑΕ καλύπτουν γεωγραφικά το σύνολο της επικράτειας και συγκεκριμένα στο δείγμα αυτό οι περιφέρειες εκπροσωπούνται ως εξής :

Πίνακας 5.6 [γεωγραφική κατανομή δείγματος]

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΕΛ ΑΕ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜ/ΧΗΣ
ΘΡΑΚΗ	1	6,25%
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3	18,75%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2	12,50%
ΗΠΕΙΡΟΣ	1	6,25%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	2	12,50%
ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ	5	31,25%
ΚΡΗΤΗ	2	12,50%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	16	100,00%

Το ύψος του κύκλου εργασιών των ΚΤΕΛ ΑΕ είναι μια ένδειξη και της αποδοτικότητας τους μιας και όσο αυτός είναι μεγαλύτερος τόσο πιο κοντά στην αλήθεια είμαστε όταν θα πούμε πως τόσο και πιο μεγάλο μέρος δίνουν και στους

μετόχους ιδιοκτήτες των λεωφορείων. Όμως αυτό από μόνο του δεν αρκεί να για προσδιορίσουμε και την αποδοτικότητα τους μιας και πρέπει να συνυπολογίσουν και άλλοι παράγοντες όπως το κόστος πωλήσεων και οι λοιποί αριθμοδείκτες όπως διεξοδικά αναλύθηκαν για τον κλάδο στις προηγούμενες παραγράφους αυτού του κεφαλαίου. Πάντως οι συγκεκριμένες ΚΤΕΛ ΑΕ υπερβαίνουν σε κύκλο εργασιών το μέσο όρο του κλάδου στην εξεταζόμενη πενταετία που κυμαίνεται στα 7.537.686,47 €.

Κατά την εξέταση του πρώτου αριθμοδείκτη αποδοτικότητας $\frac{\text{Κόστος Πωλήσεων}}{\text{Κύκλο Εργασιών}}$ παίρνουμε την κατάταξη που παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5.7 [Κατάταξη δείγματος για αριθ. ΚΠ/ΚΕ]

A/A	ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ	ΚΠ/ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
1	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	99,30%
2	ΗΛΕΙΑΣ	97,61%
3	ΕΒΡΟΥ	97,15%
4	ΣΕΡΡΩΝ	96,61%
5	ΑΧΑΪΑΣ	96,32%
6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	95,50%
7	ΚΑΒΑΛΑΣ	94,92%
8	ΚΟΖΑΝΗΣ	93,99%
9	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ- ΛΑΣΙΘΙΟΥ	93,26%
10	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	91,83%
11	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	90,39%
12	ΕΥΒΟΙΑΣ	89,47%
13	ΛΑΡΙΣΑΣ	87,75%
14	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	86,31%
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	78,99%
16	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	70,26%

Ο αντίστοιχος αριθμοδείκτης του κλάδου κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 έχει την τιμή 87,33%.

Κατά βάση ο αριθμοδείκτης αυτός μας δηλώνει το ποσοστό του κύκλου εργασιών που μοιράστηκε ως μέρος στους μετόχους ιδιοκτήτες των λεωφορείων. Όσο πιο μεγάλο είναι αυτό το ποσοστό τόσο πιο επιτυχημένη θεωρείται η ΚΤΕΛ ΑΕ ως προς

την βασική της υποχρέωση που δεν είναι άλλη από τη διανομή περισσότερου μερίσματος στους μετόχους.

Με εξαίρεση τις ΚΤΕΛ Μεσσηνίας , Αττικής και Ιωαννίνων του δείγματος αυτού τα υπόλοιπα ΚΤΕΛ καταγράφουν επίδοση μεγαλύτερη του μέσου όρου του κλάδου στην εξεταζόμενη πενταετία 2010-2014.

Θα ήταν παράληψη όμως να σταθούμε στον αριθμοδείκτη αυτό και μόνο αφού πρέπει να συσχετιστεί η επίδοση αυτή και με τους λοιπούς αριθμοδείκτες διότι ο σκοπός της επίτευξης όλο και μεγαλύτερου διανεμόμενου μερίσματος μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την όλη λειτουργία των εταιρειών αυτών.

Κατά την εξέταση του αριθμοδείκτη $\frac{\text{Έξοδα Διοίκησης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$ παίρνουμε την παρακάτω κατάταξη .

Πίνακας 5.8 [Κατάταξη δείγματος για αριθ. ΕΞ.ΔΙΟΙΚ/ΚΕ]

A/A	ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ	ΕΞ. ΔΙΟΙΚ. ΠΡΟΣ Κ.Ε.
1	ΚΑΒΑΛΑΣ	8,77%
2	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	6,79%
3	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	5,93%
4	ΛΑΡΙΣΑΣ	5,58%
5	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	5,29%
6	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	4,87%
7	ΣΕΡΡΩΝ	4,23%
8	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	4,23%
9	ΗΛΕΙΑΣ	4,13%
10	ΚΟΖΑΝΗΣ	3,76%
11	ΑΧΑΪΑΣ	3,55%
12	ΕΥΒΟΙΑΣ	3,29%
13	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ- ΛΑΣΙΘΙΟΥ	2,54%
14	ΕΒΡΟΥ	1,34%
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	1,34%
16	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	0,00%

Ο αντίστοιχος αριθμοδείκτης του κλάδου κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 έχει την τιμή 5,31%.

Κατά βάση αυτός ο αριθμοδείκτης δηλώνει το μέρος του κύκλου εργασιών που κάθε ΚΤΕΛ ΑΕ αφιέρωσε στην κάλυψη λειτουργικών του αναγκών, μισθοδοσία οδηγών και προσωπικού κ.ο.κ.

Από τα δεκαέξι ΚΤΕΛ του δείγματος μόνο τα ΚΤΕΛ Καβάλας, Ιωαννίνων, Αρκαδίας και Λάρισας έχουν επίδοση μεγαλύτερη από εκείνη του μέσου όρου του κλάδου.

Αυτές οι ΚΤΕΛ ΑΕ λοιπόν δαπανούν κατά τεκμήριο περισσότερα ποσά για την εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας ώστε αυτή να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του έργου της.

Κατά την εξέταση του αριθμοδείκτη $\frac{\text{Εξοδα διάθεσης}}{\text{Κύκλος Εργασιών}}$ παίρνουμε την παρακάτω κατάταξη .

Πίνακας 5.9 [Κατάταξη δείγματος για αριθ. ΕΞ.ΔΙΑΘ/ΚΕ]

A/A	ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ	ΕΞ. ΔΙΑΘ. ΠΡΟΣ Κ.Ε.
1	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	28,94%
2	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	9,69%
3	ΛΑΡΙΣΑΣ	8,92%
4	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	5,81%
5	ΚΟΖΑΝΗΣ	5,47%
6	ΕΒΡΟΥ	2,85%
7	ΕΥΒΟΙΑΣ	2,21%
8	ΑΧΑΪΑΣ	2,10%
9	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	2,02%
10	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	1,19%
11	ΗΛΕΙΑΣ	0,94%
12	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	0,71%
13	ΣΕΡΡΩΝ	0,60%
14	ΑΤΤΙΚΗΣ	0,51%
15	ΚΑΒΑΛΑΣ	0,39%
16	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΛΑΣΙΘΙΟΥ	0,27%

Ο αντίστοιχος αριθμοδείκτης του κλάδου κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 έχει την τιμή 6,37%.

Κατά βάση αυτός ο αριθμοδείκτης μας δηλώνει το μέρος του κύκλου εργασιών που μια ΚΤΕΛ ΑΕ δαπανά για την κάλυψη των εξόδων διάθεσης που εδώ δεν μπορεί να

είναι διάθεση των εμπορευμάτων ή προϊόντων αλλά στην ουσία κάλυψη του αρχικού σκοπού που δεν είναι άλλος από την διανομή μερίσματος.

Στο δείγμα μας μόνο οι ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, Μεσσηνίας και Λάρισας βρίσκονται πάνω από τον μέσο όρο του κλάδου. Οι υπόλοιπες κατά κύριο λόγο μετακυλύουν τα κονδύλια αυτά στο κόστος πωλήσεων που είναι σε αυτές αυξημένο.

Κατά την εξέταση του αριθμοδείκτη $\frac{\text{Μερικά Αποτελέσματα}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$ παίρνουμε την παρακάτω κατάταξη.

Πίνακας 5.10 [Κατάταξη δείγματος για αριθ. ΜΕΡ.ΑΠΟΤ/ ΣΥΝ. ΕΝΕΡ.]

A/A	ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ	Μερικά Αποτ./Συν.Ενεργητικού
1	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΛΑΣΙΘΙΟΥ	0,157
2	ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ	0,080
4	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	0,033
5	ΛΑΡΙΣΑΣ	0,028
6	ΚΟΖΑΝΗΣ	0,028
7	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	0,020
8	ΕΥΒΟΙΑΣ	0,017
9	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	0,009
10	ΕΒΡΟΥ	-0,004
11	ΑΧΑΪΑΣ	-0,014
12	ΚΑΒΑΛΑΣ	-0,024
3	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	-0,029
13	ΣΕΡΡΩΝ	-0,029
14	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	-0,030
15	ΗΛΕΙΑΣ	-0,031
16	ΑΤΤΙΚΗΣ	-5,762

Ο αντίστοιχος αριθμοδείκτης του κλάδου κατά μέσο όρο στην πενταετία 2010-2014 έχει την τιμή -0,005.

Την καλύτερη επίδοση παρουσιάζουν τα εννέα πρώτα ΚΤΕΛ του πίνακα με μέση επίδοση μεγαλύτερη από αυτή του κλάδου. Ειδικότερα για τα ΚΤΕΛ στο νησί της Κρήτης πρέπει να γίνει αναφορά στο ότι έχουν συγχωνευθεί ανά δύο νομούς και φαίνεται το μοντέλο αυτό να απέδωσε αναφορικά με την καλύτερη εκμετάλλευση του έργου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Αναφορικά με τη κλάδο των υπεραστικών συγκοινωνιών στην Ελλάδα που αρχικά μελετήθηκε στην παρούσα εργασία οφείλουμε να επισημάνουμε τα εξής.

Σε ότι αφορά τα στοιχεία του ενεργητικού του κλάδου τα πάγια και οι απαιτήσεις αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία με σχετική σταθερότητα ως προς τη διαχρονική εξέλιξη στην εξεταζόμενη πενταετία 2010-2014. Ενώ στα στοιχεία του παθητικού οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό με σχετική επίσης σταθερότητα σε όλο το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα. Το κόστος των πωλήσεων αναμφίβολα αποτελεί το μεγαλύτερο διαχρονικά μέρος των κονδυλίων της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης του κλάδου και είναι λογικό μιας και το κύριο μέλημα των διοικήσεων των ΚΤΕΛ ΑΕ είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διανομή μερισμάτων στους μετόχους ιδιοκτήτες λεωφορείων. Εξηγήθηκε αναλυτικά το γεγονός ότι το κόστος των πωλήσεων στις ΚΤΕΛ ΑΕ αλλά και το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών τους εξόδων αναλώνεται στην διανομή μερισμάτων ανά τρίμηνο στους μετόχους.

Ο μέσος όρος του κύκλου εργασιών του κλάδου βαίνει μειούμενος από το 2010 έως και το 2013 με τάση ανάκαμψης το 2014, γεγονός αναμενόμενο, λόγω της συρρίκνωσης του έργου των υπεραστικών συγκοινωνιών και του περιορισμού των μετακινήσεων του πληθυσμού στις απολύτως απαραίτητες λόγω της οικονομικής κρίσης. Διαφαίνεται πάντως μια σχετική ανάκαμψη που αν προσεχθεί μπορεί να οδηγήσει στην τελική ανάκαμψη του κλάδου.

Παίρνοντας ως έτος βάσης το 2010 καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως τα στοιχεία του ενεργητικού παραμένουν κατά κύριο λόγο σταθερά στην πενταετία 2010-2014 όπως και εκείνα του παθητικού με εξαίρεση τις συμμετοχές και τα αποθεματικά που παρουσιάζουν σημαντική άνοδο. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι φαίνεται ο κλάδος να έχει επενδύσει σε θυγατρικές εταιρείες όπως τουριστικά γραφεία αναφορικά με τις συμμετοχές και έχει διακρατίσει ποσά στα ειδικά αποθεματικά που προβλέπονται από τα καταστατικά τους υπέρ των ασθενέστερων ΚΤΕΛ ή των επενδύσεων τους για ανανέωση του στόλου του κλάδου.

Ικανοποιητικά κινείται ο δείκτης ρευστότητας του κλάδου με αυξητική πορεία μάλιστα στην πενταετία 2010-2014, ενώ στα θετικά του κλάδου αναφέρουμε την

καλή σχέση που υπάρχει στη μέση διάρκεια παραμονής των απαιτήσεων σε αντιδιαστολή με εκείνη των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων. Επίσης η επίδοση του αριθμοδείκτη ίδια προς συνολικά κεφάλαια κρίνεται ικανοποιητική πράγμα που σημαίνει ότι ο κλάδος μπορεί να ανταποκριθεί με σχετική ευκολία στις υποχρεώσεις για εξόφληση βραχυχρόνιων υποχρεώσεων. Δεν μπορούμε να ισχυριστούμε τέλος ότι ο κλάδος είναι υπερδανεισμένος μιας και οι αντίστοιχοι αριθμοδείκτες δεν συνηγορούν προς την αντίθετη γνώμη.

Σε ότι αφορά την αποδοτικότητα του κλάδου παρατηρώντας την πορεία του αριθμοδείκτη κόστος πωλήσεων προς κύκλος εργασιών βλέπουμε μια σαφή ανάκαμψη από το 2013 και μετά, άρα μπορούμε να ισχυριστούμε πως η απόδοση του κλάδου βελτιώνεται ύστερα από σημαντική υστέρηση από το 2010 έως και το 2013. Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγούμαστε αν παρατηρήσουμε και τον αριθμοδείκτη μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού του κλάδου που μέχρι το 2013 βαίνει μειούμενος αισθητά αλλά έπειτα παρατηρείται σαφής βελτίωση φτάνοντας σε υψηλότερο επίπεδο από εκείνο του 2010 αρχής ουσιαστικά της οικονομικής κρίσης.

Αναφορικά με τα επί μέρους ΚΤΕΛ ΑΕ επιλέχθηκε ένα δείγμα δεκαέξι (16) ΚΤΕΛ ΑΕ με κριτήριο τον κύκλο εργασιών τους που ξεπερνά τα 10.000.000€ . Αυτό έγινε για να έχουμε ένα όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτικό δείγμα σε οικονομικό και γεωγραφικό επίπεδο. Το βασικό κριτήριο για την κατάταξη τους με βάση την αποδοτικότητα τους ήταν το μέγεθος του μερίσματος που διανέμουν στους μετόχους ιδιοκτήτες λεωφορείων μιας και το κόστος των πωλήσεων αυτό δείχνει, αλλά και τα λοιπά λειτουργικά έξοδα ιδίως αυτά τις διάθεσης αυτό καταδεικνύουν. Επειδή όμως στην προσπάθεια τους να φανούν συνεπείς στους μετόχους ιδιοκτήτες ελλοχεύει ο κίνδυνος να οδηγηθούν σε μερικά αποτελέσματα αρνητικά κρίθηκε σκόπιμο **να δημιουργηθεί** ο ειδικός αριθμοδείκτης μερικά αποτελέσματα προς σύνολο ενεργητικού ώστε να μετρηθεί η αποδοτικότητα των ΚΤΕΛ ΑΕ με σχετική ακρίβεια. Έτσι παίρνουμε την κατάταξη των δεκαέξι μεγαλύτερων ΚΤΕΛ ΑΕ της Ελλάδας όπως φαίνεται και στους πίνακες που προηγήθηκαν στο κεφάλαιο που εξετάζει την αποδοτικότητα των ΚΤΕΛ ΑΕ.

Σε γενικές γραμμές η εικόνα του κλάδου κρίνεται θετική αν αναλογιστούμε πως η μελέτη αυτή έλαβε χώρα στην πενταετία από το 2010 έως και το 2014 διάστημα κατά το οποίο θέριασε η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και δεν μπορούσε αυτό να μην

επηρεάσει και τον κλάδο των οδικών μεταφορών προσώπων. Αν οι ΚΤΕΛ ΑΕ εκμεταλλευτούν το προνόμιο του μονοπωλίου που απολαμβάνουν και ειδικότερα σε αρκετές περιοχές που δεν υπάρχουν ανταγωνιστικά μέσα μαζικής μεταφοράς όπως η Ήπειρος, θα έχουν τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν της κρίσης όπως φαίνεται από τα οικονομικά τους στοιχεία και να αναδείξουν το σημαντικό έργο που παίζουν στην ελληνική κοινωνία και οικονομία.

Δεν πρέπει να παραλείψει κανείς την ανάγκη για αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις ΚΤΕΛ ΑΕ προς τους επιβάτες. Ο σκοπός του έργου των εταιρειών αυτών στη χώρα μας δεν μπορεί να επιτελεστεί εάν οι επιβάτες έχουν δικαιολογημένα παράπονα από την αναποτελεσματική λειτουργία των οδικών μεταφορών ή την συμπεριφορά των οδηγών.

Θα μπορούσε κανείς να προτείνει πέντε τομείς που χρίζουν βελτίωσης στην λειτουργία στις ΚΤΕΛ ΑΕ και αυτή είναι η αξιοπιστία , η ακρίβεια στις μετακινήσεις , η ασφάλεια, η καλή συμπεριφορά στον επιβάτη και τέλος η άριστη κατάσταση που πρέπει να βρίσκονται τα λεωφορεία. Άλλωστε τα περισσότερα παράπονα των επιβατών αφορούν αυτούς του τομείς κατά κύριο λόγο όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και διεθνώς⁷.

Είναι ανάγκη να θεσμοθετήσουν οι ΚΤΕΛ ΑΕ μεθόδους χρησιμοποιώντας προσωπικό, το διαδίκτυο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης τοπικά και πανελλαδικά ώστε να διαχειρίζονται αποτελεσματικά τα παράπονα που εκφράζονται από τους επιβάτες και τις παρατηρήσεις που κάνουν ώστε να θεραπεύονται άμεσα και να μην επαναλαμβάνονται. Αναντίρρητα τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά η συνεχής εγρήγορση είναι απαραίτητη για την σωστή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Μια ακόμη πρόταση ,που θα μπορούσε να υλοποιηθεί ώστε να τονωθεί δραστικά η ρευστότητα στις ΚΤΕΛ ΑΕ, είναι η κατάργηση των αποθεματικών που δημιουργούνται στις εταιρείες αυτές και διατηρούνται σε ξεχωριστούς λογαριασμούς στις τράπεζες και όχι στους λογαριασμούς όψεως. Όπως έχει αναφερθεί τα ποσά αυτά

⁷Doddy Hendra Wijaya (2009) Study of service quality in the public bus transport : customer complaint handling and service standards design.

διακρατούνται ώστε να αποδοθούν στις ασθενέστερες ΚΤΕΛ ΑΕ ή προορίζονται για την ανανέωση του στόλου ή την δημιουργία υλικοτεχνικής υποδομής , σταθμών κ.ο.κ. Δεν έχει στην εποχή μας αυτή η τακτική αποτέλεσμα μιας και ο βασικός στόχος που έχουν οι ΚΤΕΛ ΑΕ δεν είναι άλλος από την διεκπεραίωση του ρόλου που τους έχει αναθέσει η πολιτεία και η τόνωση της ρευστότητας τους ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τον πολίτη κάνει επιτακτική την ανάγκη για άμεση χρησιμοποίηση των ποσών αυτών.

Σύμφωνα με το Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ 216/11.10.2013) « Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών-Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» ουσιαστικά *προβλέπεται η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών επιβατών στη χώρα μας.* Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 21 «Ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών» του εν λόγω νόμου προβλέπεται ότι : « Οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος , οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό.»

Αυτό το γεγονός θα αλλάξει ριζικά τον χώρο των οδικών μεταφορών μιας και δίνεται η δυνατότητα σε όποιον φυσικά πληροί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται βάση του Νόμου να δραστηριοποιηθεί και να επενδύσει δυναμικά στον τομέα αυτό. Αυτό πρέπει να οδηγήσει τις υφιστάμενες ΚΤΕΛ ΑΕ να μεταλλάξουν τον τρόπο λειτουργίας τους αν θέλουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές και να έχουν το δικαίωμα να συμμετάσχουν στους κατά τόπους διαγωνισμούς.

Μια σημαντική λοιπόν πρόταση θα αποτελούσε η μετατροπή των εταιρειών αυτών σε κοινές Ανώνυμες Εταιρείες με ότι αυτό συνεπάγεται βάση και με τον κ.ν 2190/1920 ώστε αυτή η ιδιόμορφη πρωτοτυπία εταιρικής μορφής να λάβει τέλος. Η ανάγκη αυτής της μετάβασης δεν υπαγορεύεται μόνο εξ ανάγκης αλλά κυρίως γιατί με την λειτουργία των ΚΤΕΛ ως κανονικές Ανώνυμες Εταιρείες θα επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας.

Αυτό είναι το σημαντικότερο όλων διότι η μείωση του κόστους που θα επιτύχουν οι εταιρείες αυτές ως κοινές Ανώνυμες Εταιρείες με τη λογική της επιχείρησης πια , αυξάνοντας την ποσότητα του παραγόμενου προϊόντος (παροχή υπηρεσίας) θα μεταφραστεί τελικά ως όφελος προς το επιβατικό κοινό.

Αυτό θα σημάνει δηλαδή δυνητικά και μείωση στο κόστος μεταφοράς του επιβατήρα και του εισιτηρίου. Μην ξεχνάμε άλλωστε πως η οδικές μεταφορές των επιβατών αποτελούν κοινωνικό αγαθό και ως εκ τούτου καθήκον της πολιτείας είναι η διασφάλιση της ασφαλούς και αξιοπρεπούς μεταφοράς του κοινού με λογικές τιμές στα κόμιστρα.

Η απελευθέρωση της αγοράς λοιπόν των οδικών μεταφορών όπως και γενικότερα η απελευθέρωση της αγοράς όλων των «κλειστών» επαγγελμάτων αποτελεί επιτακτική ανάγκη όχι μόνο για την επιχειρηματικότητα αλλά και για το επιβατικό και γενικά το καταναλωτικό κοινό. Η επίτευξη θετικών οικονομιών κλίμακας θα οδηγήσει στη μεγέθυνση του κλάδου , στην εξειδικευμένη χρησιμοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού ώστε αυτό να αποδίδει καλύτερα στη δουλειά του , στη δυνατότητα χρησιμοποίησης πιο εξελιγμένης τεχνολογίας και αυτοματισμού στην παροχή της υπηρεσίας και στην πρόσληψη καλύτερου επιπέδου διευθυντικών στελεχών και εξειδικευμένων συνεργατών.

Αυτή πρέπει να είναι η στόχευση του κλάδου σε αυτή τη δύσκολη οικονομική και κοινωνική συγκυρία ώστε να επιτευχθεί αφενός η ομαλή και βιώσιμη λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών και αφετέρου να καλυφθεί η ανάγκη για ασφαλή αξιοπρεπή και οικονομική μεταφορά του επιβατικού κοινού που είναι και το ζητούμενο και ο λόγος ύπαρξης των ΚΤΕΛ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

Αληφαντής, Γ., (2015) *Ασκήσεις λογιστικής για στελέχη επιχειρήσεων*, Αθήνα: Διπλογραφία

Βασιλάτου-Θανοπούλου, Ε., (1976) *Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Λογιστική: Θεμελιώδεις Λογιστικές Έννοιες*, Τόμος Β', Αθήνα: Μπένου.

Βασιλείου, Δ. και Ηρειώτης, Ν., (2008) *Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Θεωρία και Πρακτική*, Αθήνα: Rosili.

Γιαννακούρη, Π. και Κουκοβίνη, Β., (1988) *Ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας σε συνδυασμό με Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου (Θεωρία και Πράξη)*, Αθήνα: Α. Σάκκουλα.

Λεβαντής, Ε. και Γρηγοράκος, Θ., (1989) *Το Δίκαιο των Εμπορικών Εταιριών*, Τόμος Γ', Ανώνυμες Εταιρίες, Αθήνα: Α. Σάκκουλα.

Ναούμ, Χρ., (1984) *Βασικές Λογιστικές Αρχές*, Θεσσαλονίκη: ΑΒΣΘ

Παπαδόπουλος, Δ., (1986) *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Επιχείρησης*, Τόμος Α', Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Περάκης, Ευ., (2001) *Το Δίκαιο της Ανώνυμης Εταιρείας*, Τόμος 6, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη

Παπαδόπουλος, Δ., (1994) *Χρηματοοικονομική Λογιστική*, Τόμος Β', Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Σπήλιου, Μ., (2003) *Εταιρική Διακυβέρνηση (Corporate Governance) Διεθνής Εμπειρία, Ελληνική Πραγματικότητα*, Αθήνα: Α. Σάκκουλα.

Σταματόπουλος, Δ., (2015) *Ελληνικά λογιστικά πρότυπα*, Αθήνα : Εκδόσεις Σταματόπουλου.

Άρθρα-Μελέτες

Φίλης , Δ., (2016) Το ειδικό εταιρικό , λογιστικό και φορολογικό δίκαιο της ΚΤΕΛ ΑΕ, Περιοδικό Epsilon 7 , τεύχος 10.

Εβδομαδιαίο δελτίο οικονομικών εξελίξεων της ALPHABANK της 11.09.2015

Transport With a Social Target (TWIST) report , 1.1.2004 – 30.6.2007

Doddy Hendra Wijaya , (2009) : Study of service quality in the public bus transport : customer complaint handling and service standards design.

Νόμοι

Βασιλικό Διάταγμα (ΦΕΚ Α 16/12.09.1922) «Περί κυκλοφορίας αυτοκινήτων»

Νομοθετικό Διάταγμα 102/1973 (ΦΕΚ 178/17.08.1973) «Περί οργάνωσης των δια των λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελούμενων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών»

Νόμος 2119/1952 (ΦΕΚ 129/09.05.1952) «Περί των δια των λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών»

Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ 268/23.11.2001) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Νόμος 984/1979 (ΦΕΚ 244/27.10.1979) «Περί τροποποίησης της περί ΤΣΑ νομοθεσίας, υπαγωγής των μισθωτών οδηγών αυτοκινήτων εις την ασφάλισιν του ΙΚΑ και άλλων τινών διατάξεων»

Νόμος 2190/1920 (ΦΕΚ 144/30.06.1920) « Περί Ανωνύμων εταιρειών»

Νόμος 1642/1986 (ΦΕΚ 125/21.08.1986) « Για την εφαρμογή του φόρου προστιθέμενης αξίας και άλλες διατάξεις»

Νόμος 4172/2013 (ΦΕΚ 167/23.07.2013) « Φορολογία εισοδήματος»

Νόμος 3710/2008 (ΦΕΚ 216/23.10.2008) « Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Νόμος 4199/2013 (ΦΕΚ 216/11.10.2013) « Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών-Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Νόμος 4308/2014 (ΦΕΚ 251/24.11.2014) « Ελληνικά λογιστικά πρότυπα , συναφείς ρυθμίσεις και άλλες διατάξεις»

Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ Α 306/15.10.1925) «Περί κυκλοφορίας αυτοκινήτων»

Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ Α 191/28.11.1986) « Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας περί Ανωνύμων Εταιρειών»

Εγκύκλιοι

ΠΟΛ.1179/2016 : Φορολογικά θέματα ΚΤΕΛ ΑΕ των περιπτώσεων α και β της παρ.2 του άρθρου 3 του Ν.2963/2001.

ΠΟΛ. 1013/2004 : Διαδικασία φορολογίας των ΚΤΕΛ ΑΕ , των ΚΤΕΛ , των μετόχων και των μελών αυτών.

Εγκύκλιος του υπουργείου μεταφορών 41900/2020/81 « Κωδικοποίηση και συμπλήρωση εγκυκλίων σχετικών με τη λειτουργία των ΚΤΕΛ » .

Εγκύκλιος του Τεχνικού Γραφείου του ΣΟΛ 22/6.4.1988 « Σχηματισμός προβλέψεως για αποζημίωση προσωπικού ».

Υπουργικές Αποφάσεις – Γνωμοδοτήσεις

Υ.Α Οικ. Β-1189/37/2003 (Β 175)

Υ.Α. Οικ. 60195/5172/2013 (Β 3067)

Υ.Α. Οικ. Β-36933/2804/2013 (Β 862)

Υ.Α. Β-4223/358/2008 (Β 871)

Υ.Α. Οικ. Β-1188/36/2003 (Β 24)

Ατομική γνωμάτευση της Νομικής Δ/σης του Υπ. Εμπορίου αρ.17/1987

Γνωμοδότηση του ΝΣΚ 338/2004

Γνωμοδότηση του ΝΣΚ 95/2007

Γνωμοδότηση του ΝΣΚ 205/1988

Ιστοσελίδες

<https://www.forin.gr/articles/article/18393/arthro-tou-d-filh-sxetika-me-tis-amoibes-odhgwn-kai-diaxeiristwn-melwn-koinwniwn-lewforeiwn-d-x>

www.twistproject.org

www.et.gr

www.ktelbus.gr

www.businessportal.gr

www.businessregistry.gr