



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΓΟΜΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	σελ
Εισαγωγή	3-4
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Η σημασία των ναυτιλιακών εταιρειών σε τοπικό και διεθνές εμπόριο	
1.1 Ναυτιλιακές Υποδομές και μεταφορές	5-6
1.1.1 Λιμάνια και Εμπορικός στόλος	7-11
1.2 Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια κοινότητα	12-14
1.2.1 Η ανάπτυξη του διεθνούς δικτύου	15-18
1.2.2 Η συμβολή της Ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία	19-20
1.2.3 Ασφάλεια, ατυχήματα και προοπτικές	21-22
1.2.4 Η ευρωπαϊκή πολιτική για την ενίσχυση της ναυτιλίας	22
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις	
2.1 Η έννοια της κερδοφορίας	23
2.1.1 Ισολογισμός	23-29
2.1.2 Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης (ΚΑΧ)	30-31
2.1.3 Πίνακας Διάθεσης Αποτελεσμάτων	32
2.2 Αριθμοδείκτες	32
2.2.1 Χρησιμότητα των αριθμοδεικτών	33
2.2.2 Μειονεκτήματα Αριθμοδεικτών	34
2.2.3 Βασικές κατηγορίες Αριθμοδεικτών	34-35
2.3 Χρηματοοικονομική ανάλυση των Επιχειρήσεων	35
2.3.1 Κερδοφορία των επιχειρήσεων	36-37
2.3.2 Αποδοτικότητα των επιχειρήσεων	38-39
2.3.3 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	39-43
2.3.4 Χρηματοοικονομική Διάρθρωση των Επιχειρήσεων	44
2.3.5 Αριθμοδείκτες Καθαρού περιθωρίου ή Καθαρού κέρδους	44-45
2.3.6 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	46-48
2.3.7 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφ.	49-50
2.3.8 Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης	50-51
 Συμπέρασμα	 52-53
 Βιβλιογραφία	

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για μια χώρα σαν την Ελλάδα η οποία είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, η ναυτιλία αποτελεί την ραχοκοκαλιά της εθνικής της οικονομία, έναν από τους σημαντικότερους τομείς στήριξης της οικονομικής της ανάπτυξης, με διεθνή ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά το στενό οικονομικό πλαίσιο. Μιλώντας σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην διακίνηση και μεταφορά των αγαθών κατά τον οικονομικότερο και ασφαλέστερο ίσως τρόπο, μεταφέροντας αναλογικά τις μεγαλύτερες ποσότητες. Χωρίς την πραγματικά εντυπωσιακή δραστηριότητα της ναυτιλίας είναι βέβαιο ότι το παγκόσμιο οικονομικό σκηνικό και η ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα θα ήταν πολύ διαφορετική αφού ναυτιλία και οικονομική δραστηριότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες. Παρόλο αυτά, το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον συνεχώς μεταβάλλεται εξαιτίας του ολοένα αυξανόμενου ανταγωνισμού και συνεπώς σε μια εποχή που όλα είναι ρευστά, και η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση.

Η Ελλάδα κατέχοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο είναι άμεσος αποδέκτης των νέων προκλήσεων, δυνατοτήτων, και προβλημάτων που αναδύονται και διαμορφώνονται στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον και τα οποία γίνονται πιο έντονα κατά την τελευταία δεκαετία. Το νέο διεθνές ναυτιλιακό και οικονομικό σκηνικό το οποίο έχει αρχίσει να διαμορφώνεται και να μεταβάλλεται πολύ έντονα κατά την τελευταία δεκαετία έχει άμεση επίδραση στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών αφού έντονες είναι οι επιδράσεις και οι επιρροές που δέχεται ο υπό ελληνική σημαία στόλος καθώς και υπό ελληνική διαχείριση εμπορικός στόλος. Έντονη λοιπόν είναι η ανησυχία για το μέλλον της ελληνικής σημαίας και της διαφοροποίησης του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας αφού οποιαδήποτε μεταβολή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το μέλλον της ελληνικής οικονομίας και το εργασιακό μέλλον των Ελλήνων ναυτικών.

Το πρόβλημα που αναδύουν στην επιφάνεια οι σημερινές συνθήκες δεν είναι άλλο από αυτό της ανταγωνιστικότητας η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας. Κάτω από τις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες που επικρατούν στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σ' ένα σημαντικό σταυροδρόμι στο οποίο προσπαθεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της, να προσαρμοστεί στις νέες διεθνείς απαιτήσεις και στους νέους κανόνες λειτουργίας και να εξασφαλίσει χαμηλότερο κόστος λειτουργίας.

Οποιαδήποτε αντίθετο αποτέλεσμα θα έχει ως συνέπεια τον αφανισμό της ελληνικής σημαίας από την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία και την ραγδαία μείωση του ελληνικού στόλου από το παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό. Είναι πλέον γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία δεν μετέχει σε αγώνα σπριντ αλλά σε μααραθώνιο έχοντας να αντιμετωπίσει ως μείζων θέματα: το υψηλό λειτουργικό κόστος, την έλλειψη φορτίων και τις μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ιστορική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό κόσμο και η ανάλυση με την βοήθεια αριθμοδεικτών για δυο συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρείες την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σύμης και την Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου Α.Ε.

1. Η σημασία των ναυτιλιακών εταιρειών σε τοπικό και διεθνές εμπόριο.

1.1 Ναυτιλιακές υποδομές και μεταφορές

Υποδομές

Η Ελλάδα ως ναυτιλιακή χώρα έχει καθιερώσει στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού ένα σύγχρονο σύστημα εκπαιδεύσεις, φτιαγμένο για την κάλυψη των απαιτήσεων της σύγχρονης ναυτιλίας και την κάλυψη της βιομηχανίας με εξειδικευμένο και ειδικευμένων ναυτικών, με την συγκεκριμένη εκπαίδευση όλα τα πλοία του ελληνικού στόλου θα είναι επανδρωμένα με ικανό και εξειδικευμένο προσωπικό.

Το συγκεκριμένο σύστημα απαρτίζεται τόσο από θεωρητικά μαθήματα όσο και από πρακτική εκπαίδευση με την οποία οι μαθητές πηγαίνουν σε πλοία για να μπορέσουν να εξοικειωθούν με τα πλοία και με τους εργοδότες τους αργότερα, αυτό γίνεται σε διάστημα μεταξύ 5 έως 7 μήνες για 2 περιόδους μεταξύ της ακαδημαϊκής χρονιάς . Αυτό το σύστημα έχει προσελκύσει νέους ανθρώπους στις ακαδημίες γεγονός που οδήγησε στην βελτίωση του επιπέδου και της ποιότητας των υποψηφίων. Το 2004-2005 ο αριθμός των μαθητών που δώσανε ανήλθε στους 1.445 δίνοντας έτσι την ευκαιρία στην διοίκηση να επιλέξει τους καλύτερους για την εισαγωγή τους. Με την συνεχή παροχή σύγχρονου εξοπλισμού για την εκπαίδευση των φοιτητών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αυξάνει περισσότερο της απαιτήσεις της θαλάσσιας βιομηχανίας για την καλύτερη κατάρτιση των πτυχιούχων της σχολής . Επιπλέον στην σχολή ανανεώνονται συνεχώς οι μέθοδοι όπως και τα μηχανήματα βοηθώντας έτσι τους φοιτητές να είναι πάντα και σωστά ενημερωμένοι για οτιδήποτε καινούργιο υπάρχει στην αγορά .

Μεταφορές

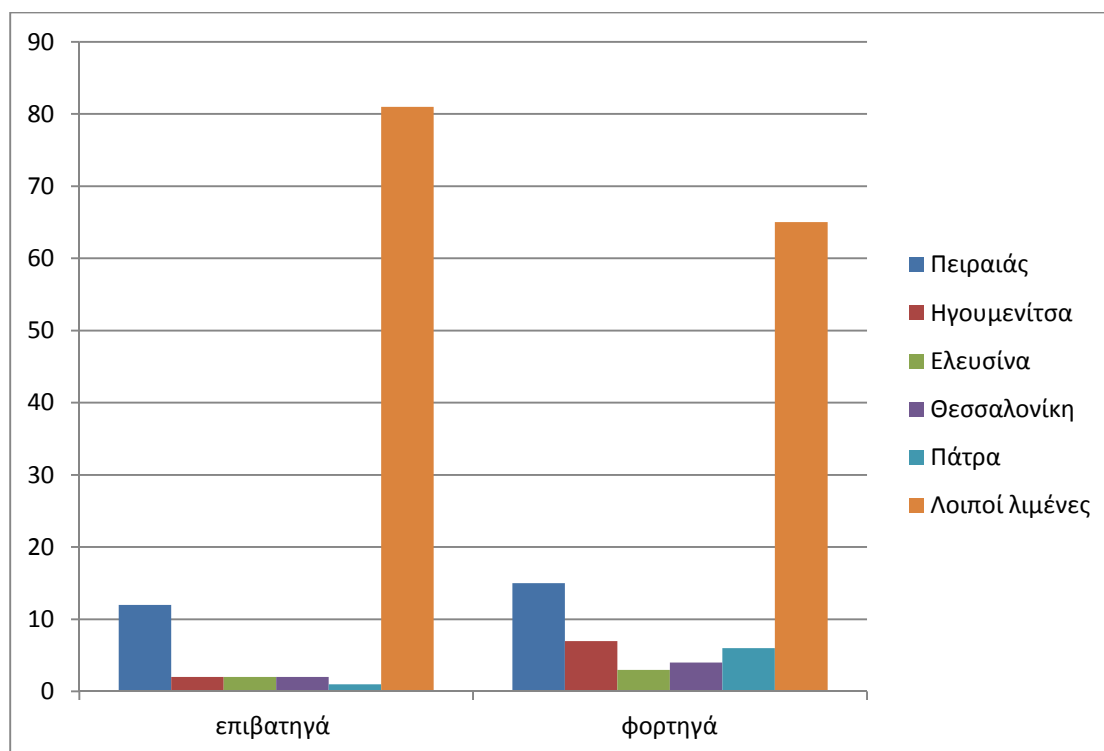
Ένα άλλο πολύ σημαντικό θέμα είναι οι μεταφορές και συγκεκριμένα οι μεταφορές προϊόντων με διάφορους τρόπους όσο των δυνατών πιο οικονομικούς ώστε να μπορέσει να υπάρξει υγιείς ανταγωνισμός στις τιμές του εσωτερικού με του εξωτερικού .

Πιο συγκεκριμένα μια χώρα ανάλογα με την γεωγραφική της θέση επιλέγει της μεταφορές που θα είναι πιο οικονομικά για εκείνη όπως σε σπάνιες περιπτώσεις αεροπορικός μετά πιο συνηθισμένο οδικός ή και με σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο το συναντάμε περισσότερο στις χώρες της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης όπως η Γαλλία , το Βέλγιο, η Γερμανία, η Ιταλία, και η Βρετανία όπου η εδαφική μορφολογία επιτρέπει σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις για μεταφορές αγαθών και επιβατών, οικονομικά αλλά και φιλικότερη προς το περιβάλλον. Η χώρα μας παρόλο που περιβάλλετε από θάλασσα η περισσότερες μεταφορές γίνονται οδικός λόγω του ότι το μεγαλύτερο μέρος της είναι χερσαίο . Στης θαλάσσιες υποδομές ιδιαίτερη σημασία έχει η αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια των λιμένων, ώστε το μεταφορικό έργο να καθίσταται κατά το δυνατό ανταγωνιστικότερο.

1.1.1 Λιμάνια και εμπορικός στόλος

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ η χώρα διαθέτει 16 εμπορικά λιμάνια το 2002. Τα 8 από αυτά αναλογούσαν στο 70% της συνολικής θαλάσσιας εμπορευματικής κίνησης το 2002. Στα παρακάτω διαγράμματα δίνεται η εμπορευματική κίνηση στα κυριότερα λιμάνια της χώρας. Από τα πέντε κυριότερα λιμάνια της χώρας είναι ο Πειραιάς όπου του αναλογεί το 12 % των κατάπλων και στο 15% των φορτίων , ακολουθούν η Ηγουμενίτσα με ποσοστά 2% και 7% αντίστοιχα , η Πάτρα με ποσοστά 1% και 6% αντίστοιχα και η Θεσσαλονίκη με ποσοστά 2% και 4 % αντίστοιχα. Τα μεγέθη αυτά είναι ενδεικτικά της θαλάσσιας εμπορευματικής δραστηριότητας, καθώς μιλάμε για το σύνολο των εμπορικών πλοίων όπως επίσης των δεξαμενόπλοιων αλλά και των φορτηγών ανεξαρτήτου εθνικότητας. Επίσης στα στοιχεία που έχουμε δεν συμπεριλαμβάνουμε τα πλοία που πήγαν στα συγκεκριμένα λιμάνια για ανεφοδιασμό, για επισκευή η ακόμα και για λόγω ανωτέρας βίας , καθώς επίσης και τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς (πίνακας 1).

Γράφημα 1 : Κατάπλοι εμπορικών πλοίων στους κυριότερους λιμένες



Πηγή: www.statistics.gr, δική μου επεξεργασία

Η σημασία του εμπορικού στόλου θαλάσσιων μεταφορών γίνεται αντιληπτή από την ανάλυση των στοιχείων εξωτερικού εμπορίου κατά τρόπο μεταφοράς όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Στο διάστημα 2010-2012 ο εμπορευματικός στόλος της χώρας αποτελούμενος από φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια επιβατηγά και λοιπά πλοία παρουσιάζει μείωση τόσο όσο αφορά τον αριθμό των πλοίων όσο και την χωρητικότητα. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η εξέλιξη του δυναμικού του εμπορικού στόλου της χώρας κατά το διάστημα 2010-2012.

Η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού στόλου από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω το μήνα Ιούλιο 2012 σε σύγκριση με την αντίστοιχη Δύναμη του Ιουλίου 2011, παρουσιάστηκε μείωση κατά 3,6 % έναντι μείωσης 3,7 % που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2011 προς το 2010 (πίνακας 2)

Πίνακας 2. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω Ιούλιος των ετών **2010 2011 2012**

ΙΟΥΛΙΟΣ										
	2010		2011		2012		Μεταβολή %			
							2011/2010		2012/2011	
Κατηγορία πλοίων	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Φορτηγά	590	15.314.858	565	16.142.612	540	16.152.344	-4,2	5,4	-4,4	0,1
Δεξαμενόπλοια	560	25.995.580	542	25.412.454	534	26.495.318	-3,2	-2,2	-1,5	4,3
Επιβατηγά	734	1.606.217	703	1.532.076	664	1.374.076	-4,2	-4,6	-5,5	-10,3
Λοιπά	235	63.811	231	64.780	230	64.816	-1,7	1,5	-0,4	0,1
Σύνολα	2.119	42.980.466	2.041	43.151.922	1.968	44.086.726	-3,7	0,4	-3,6	2,2

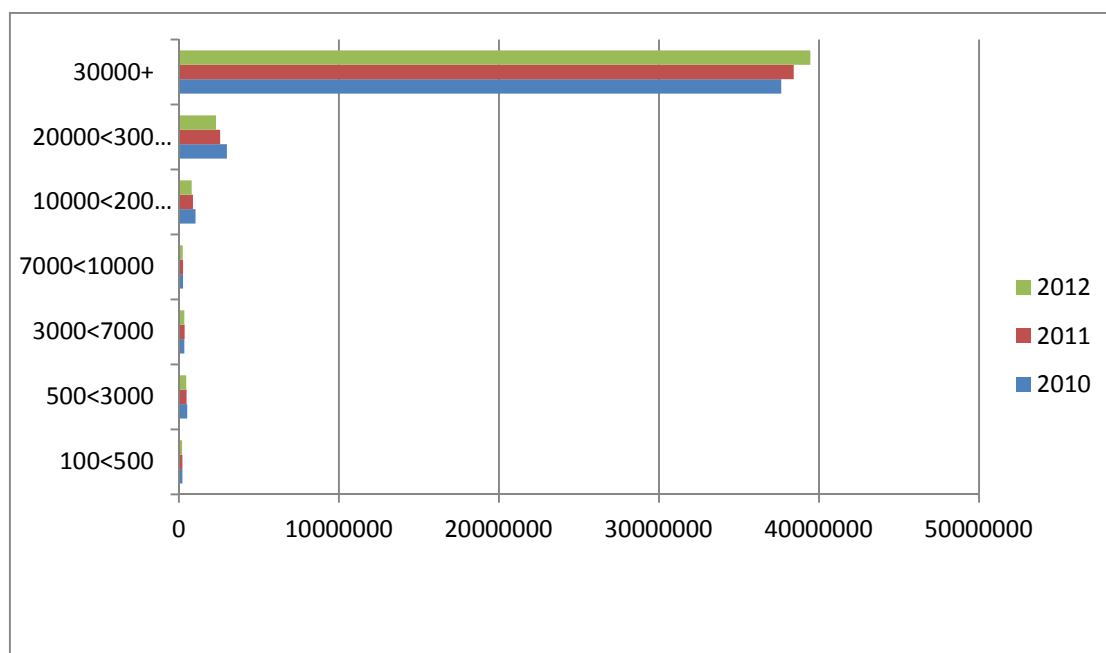
Πηγή: www.statistics.gr δική μου επεξεργασία

Πίνακας 3: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας Ιούλιος των ετών **2010,2011,2012**

ΙΟΥΛΙΟΣ						
	2010		2011		2012	
Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
100-<500	878	220.736	838	211.130	797	201.465
500-<3.000	408	504.022	383	476.191	359	451.515
3000-<7.000	75	341.741	77	347.961	75	336.985
7.000-<10.000	30	253.257	29	244.518	27	228.670
10.000-<20.000	68	1.024.944	58	881.003	52	791.223
20.000-<30.000	114	2.985.004	98	2.576.455	87	2.316.502
30.000+	546	37.650.762	558	38.414.664	571	39.460.366
Σύνολο	2.119	42.980.466	2.041	43.151.922	1.968	44.086.726

Πηγή: www.statistics.gr δική μου επεξεργασία

Γράφημα 2: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω ,κατά κλιμάκια χωρητικότητας



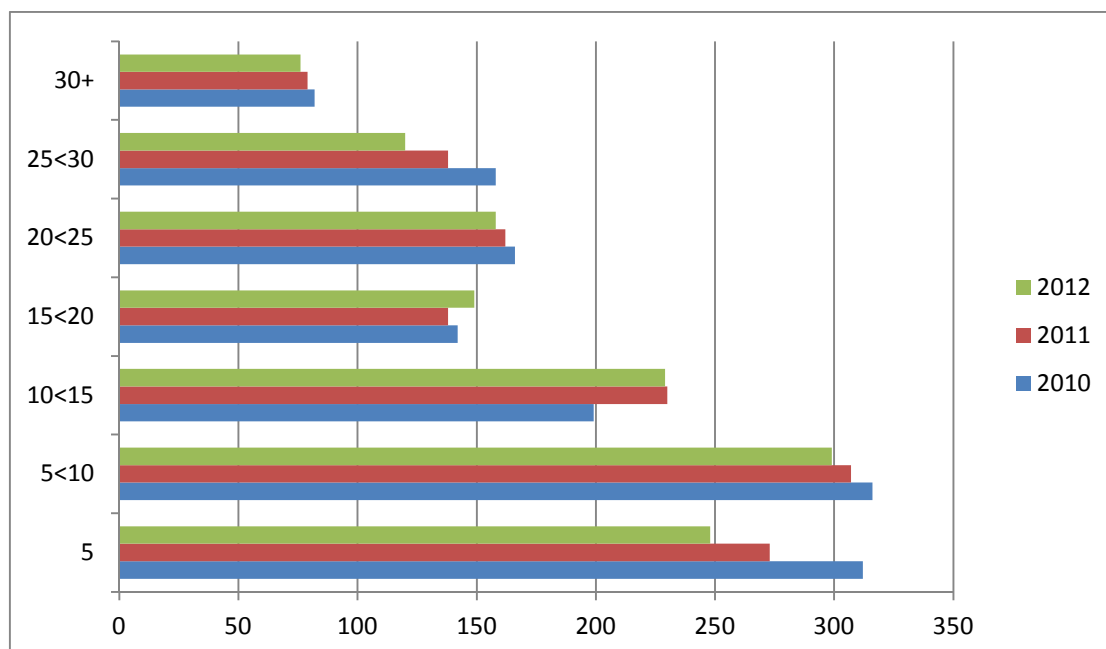
Πηγή: www.statistics.gr δική μου επεξεργασία

Πίνακας 4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω , κατά ομάδες ηλικιών Ιούλιος των ετών **2010 , 2011 , 2012.**

ΙΟΥΛΙΟΣ						
	2010		2011		2012	
Ομάδες ηλικιών	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
< 5	312	13.619.724	273	12.225.359	248	11.746.514
5- < 10	316	13.711.531	307	13.377.004	299	13.893.509
10-< 15	199	6.011.849	230	7.845.709	229	8.927.771
15-< 20	142	3.895.388	138	4.331.583	149	4.369.902
20-<25	166	1.215.405	162	1.336.678	158	1.537.108
25<30	158	1.819.723	138	1.235.113	120	943.565
30+	826	2.706.846	793	2.800.476	765	2.668.357
Σύνολο	2.119	42.980.466	2.041	43.151.922	1.968	44.086.726

Πηγή: www.statistics.gr δική μου επεξεργασία

Γράφημα 3: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ κατά ομάδες ηλικιών



Πηγή: www.statistics.gr δική μου επεξεργασία

1.2 Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια κοινότητα

Η Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν πλοία και εξοπλισμό αξίας περίπου 11 δις δολάρια, καθιστώντας την Ελλάδα ως μια από της πιο ισχυρές στον κόσμο ,σύμφωνα με έκθεση του Ινστιτούτου Οικονομικών και Ναυτιλίας Logistics (ΕΠΣ). Τα παραπάνω στοιχεία φαίνονται τόσο από τα ολοκαίνουργια πλοία και ναυπηγεία, καθώς και από τα μεταχειρισμένα πλοία. Σύμφωνα με το ίδρυμα η Ελλάδα διαχειρίζεται πλοία με συνολική χωρητικότητα 187,5 εκατομμυρίων dwt ή πιο συγκεκριμένα το 15 % της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Βάση των επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών θα τους παρέχετε η ηγετική θέση στον εμπορικό στόλο και για τα επόμενα χρόνια.

Δεύτερη μετά την Ελλάδα έρχεται η Ιαπωνία η οποία διαχειρίζεται πλοία με χωρητικότητα 183,2 εκατομμυρίων dwt , η επόμενη στην ιεραρχία της εμπορικής ναυτιλίας είναι η Γερμανία με 104,1 εκατομμύρια dwt , τέταρτη βρίσκεται η Κίνα με 101.9 εκατομμύρια dwt, πέμπτη είναι η Κορέα με 44,4 εκατομμύρια dwt. Αυτές είναι οι 5 πρώτες χώρες της παγκόσμιας κοινότητας που ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμια εμπορικής ναυτικής δύναμης .

Κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την σημαία της χώρας της αυτό σημαίνει πως πληρώνει και κάποιες επιβαρύνσεις για να φέρει το πλοίο την ελληνική σημαία για παράδειγμα, το ίδιο ισχύει για όλες της χώρες, κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να γράφετε στο νηολόγιο της χώρας που ανήκει για να μπορεί να χρησιμοποιεί την σημαία της χώρας του . Το νηολόγιο είναι ένα δημοσίου χαρακτήρα βιβλίο που τηρείται στους λιμένες δηλαδή είναι οι εγγραφές όλων των στοιχείων του πλοίου από το όνομα του πλοιοκτήτη μέχρι το βάρος του σκάφους όπως και το τι θα μεταφέρει. Η κάθε χώρα έχει διαφορετική νομοθεσία άλλοτε πιο βαριά και άλλοτε πιο οικονομική.

Λόγο του ότι στις περισσότερες χώρες η φορολογία στην ναυτιλία ήταν βαριά το 1959 ο ΟΟΣΑ έδωσε έναν ορισμό για κάποιες χώρες της οποίες ονόμασε **σημαία ευκαιρίας**, αυτό σήμαινε πως κάποιες χώρες όπως της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα η σημαίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από ναυτιλιακές εταιρείες που άνηκαν σε άλλες χώρες για τον λόγο πως οι παραπάνω χώρες είχαν χαμηλότερο κόστος νηολόγιο όπως και λιγότερους περιορισμούς, έτσι πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες άρχισαν να χρησιμοποιούν την σημαία ευκαιρίας για να μπορέσουν να είναι πιο ανταγωνιστικοί.

Με τις σημαίες ευκαιρίας οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ακόμα και σήμερα την πλέον ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, ευκολότερη δανειοληψία με πλείστες επασφαλίσεις, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνής υποχρεώσεις των χωρών τους, απαλλαγή από κρατικές αναμείξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους, ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία και διπλώματα) κ.α.. Μετά από τα παραπάνω πολύ σύντομα από το 1974 η Λιβερία ήταν η πρώτη ναυτιλιακή χώρα του κόσμου με 2.258 πλοία, ολικής χωρητικότητας 50.575.502 κ.ο.χ ο δε Παναμάς 8^η δύναμη με 1.498 πλοία συνολικής χωρητικότητας 10.272.442 κ.ο.χ (στοιχεία 1 Ιουνίου 1974).

Το αρνητικό με της σημαίες ευκολίας είναι πως δημιουργούν πολλά προβλήματα στις ναυτιλιακές χώρες που της αναγκάζει συνέχεια να παίρνουν πιο χαλαρά μέτρα και πιο ευνοϊκά προκειμένου να κρατήσουν τα πλοία στις δικές τους σημαίες. Αυτή η εξέλιξη είναι ο λόγος της δημιουργίας των Οφ-Σορ εταιρειών. Η μεγαλύτερη φυγή ελληνικών πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας σημειώθηκε στην περίοδο 1973-1980 όπου γύρισε και είπε ο Κ. Καραμανλής στον Α. Παπανδρέου όταν ανέλαβε πρωθυπουργός την ιστορική φράση :
' Πρόσεξε Ανδρέα την ναυτιλία γιατί έχει προπέλες' .

Η σημαίες έχουν ως εξής ο Παναμάς κατέχει 23,2 % της αγοράς , ακολουθεί η Λιβερία με 11.4 % και των Νήσων Μάρσαλ με το μερίδιο αγοράς 6,2 % . Σύμφωνα με το ΕΠΣ οι Έλληνες χρησιμοποιούν δική τους σημαία μόνο για το 31% των πλοίων και στις περισσότερες περιπτώσεις προτιμά μια ξένη εγγραφή.

Η Ιάπωνες χρησιμοποιούν ξένη σημαία για 91 % από τα πλοία της και η Γερμανία για το 83,5 % των σκαφών τους.

Σύμφωνα με μια πιο πρόσφατη έρευνα από την naftemporiki.gr << η Ελλάδα χάνει την πρωτιά μεταξύ χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σημαία από την Μάλτα ως αποτέλεσμα της ελαφριάς μείωσης του ελληνικού νηολογίου και της σημαντικής αύξησης του νηολογίου της Μάλτας. Η Μάλτα με 46.4 εκατ. gt καταλαμβάνει την πρώτη θέση στη σχετική κατάταξη του εμπορικού στόλου της Ευρώπης με βάση τη σημαία , ενώ το ελληνικό νηολόγιο περνά πλέον στην δεύτερη θέση με 36,89 εκατ. gt, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ). Αν και μια αλλαγή αυτού του είδους μπορεί να οφείλεται και σε συγκυριακούς λόγους που συνδέονται με επιχειρηματικές κινήσεις, όπως πχ πώληση πλοίων κ.λ.π. ωστόσο σε κάθε περίπτωση το ελληνικό νηολόγιο είναι ένα μη ελκυστικό νηολόγιο μετά τις τελευταίες εξελίξεις στο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας. Παράλληλα παραμένει ένα ακριβό νηολόγιο γεγονός που σε συνθήκες πτώσης των ναυλαγορών μετρά.

Υπολογίζεται ότι η ελληνική σημαία σε ένα πλοίο μέσου μεγέθους είναι περί τα 400.000 δολάρια ακριβότερη το χρόνο σε σύγκριση με άλλες σημαίες. Από την άλλη πλευρά οι Έλληνες εφοπλιστές επιδιώκουν ένα ισχυρό εθνικό νηολόγιο το οποίο θα μπορεί και διεθνώς να έχει ισχυρή φωνή. Ωστόσο αυτή η αλληλεξάρτηση εθνικού νηολογίου και ελληνικού εφοπλισμού θα πρέπει να βασίζεται σε αμοιβαία επωφελείς όρους και σε κάθε περίπτωση σε ένα σταθερό και ανταγωνιστικό σε διεθνές επίπεδο θεσμικό πλαίσιο. Εν κατακλείδι είναι κοινό μυστικό στη Ακτή Μιαούλη ότι εάν τα πειράματα με την ελληνική ναυτιλία συνεχιστούν τότε το μέλλον για το ελληνικό νηολόγιο δεν θα είναι ρόδινο.

1.2.1 Η ανάπτυξη του διεθνούς δικτύου

Η οργάνωση και η δομή των νέων ναυτιλιακών εταιριών παρακολούθησε εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη των παραδοσιακών εφοπλιστών. Το τυπικό ναυτιλιακή εταιρεία Πειραιώς ήταν ένας οργανισμός των διαφόρων Παναμά, Λιβερίας ή άλλες ξένες εταιρείες, και άλλα υποκαταστήματα άνοιξαν στο Λονδίνο ή αλλού. Τα μέλη της οικογένειας ή τους στενούς φίλους είχαν προσληφθεί για να επανδρώσουν τα γραφεία. Με τον τρόπο αυτό συγγένειας, και εθνικούς δεσμούς εξασφάλισε τη συνοχή της διεθνούς δικτύου ελληνικής ναυτιλίας. Το ανεπίσημο αλλά κλειστή λέσχη των επιχειρηματιών αυτών επέμενε στην ελληνική του χαρακτήρα του. Πέρα από οποιαδήποτε πολιτιστική ή πατριωτικό φιλοδοξίες, ήταν πολύ σημαντικό για την οικονομική τους επιβίωση. Δεν παρέχεται πρόσβαση σε όλες τις γνώσεις της ναυτιλίας: πληροφορίες για την αγορά, ναύλωση, τις πωλήσεις και την αγορά, ναυπήγηση, επισκευή, διάλυση, τη χρηματοδότηση και ασφάλιση. Παρείχε επίσης, συμβουλευτικές υπηρεσίες από τα μεγαλύτερα και σοφότεροι μέλη και πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες από τα πιο επιτυχημένα μέλη της ομάδας. Εκτός από την κοινή οργανωτική και δομικά σχήματα, το δεύτερο πιο σημαντικό μέρος της επιχειρηματικής στρατηγικής του ελληνικού δικτύου θαλάσσιων είχε να κάνει με της επιχειρηματικές μεθόδους .

Η πρώτη είναι να επιτευχθεί η πρόσβαση στις κύριες αγορές στον ναυτιλιακό κόσμο, το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη. Το δεύτερο, να ειδικεύονται σε χύμα φορτία. Το τρίτο, ένα συγκεκριμένο μοτίβο των πωλήσεων και αγορών. Και ο τέταρτος, για να συνεχίσει την υψηλή παραγωγικότητα των ελληνικών πληρωμάτων .

Ο δεύτερος παράγοντας που συνέβαλε στη θεαματική επιτυχία των Ελλήνων ήταν το είδος των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρεται και το είδος των φορτίων που μεταφέρονται: με άλλα λόγια, την εξειδίκευσή τους σε ελεύθερα φορτηγά πλοία και αλιευτικά φορτία χύδην. Έλληνες ανέπτυξαν την παράδοση του δέκατου ένατου αιώνα με τη δημιουργία εμπορικών και ναυτιλιακών δικτύων για τη μεταφορά των χύδην εμπορευμάτων από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα με τη δυτική Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη. Η ναυτιλία έδωσε την ευελιξία να μεταφέρουν φορτία οποιασδήποτε χώρας και να μην εξαρτάται από την οικονομική ευρωστία ενός συγκεκριμένου έθνους. Με τον τρόπο αυτό, όταν έγινε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος παρουσιάστηκε η ευκαιρία και οι Έλληνες κινήθηκαν στον Ατλαντικό και στην περίοδο του μεσοπολέμου έγινε η δεύτερη πιο σημαντική tramp στόλου. Στην μετά-1945 εποχή, μετέφεραν τις δραστηριότητές τους από τον Ατλαντικό έως τα ωκεανούς του Ειρηνικού και του Ινδικού σύμφωνα με την υπάρχουσα ζήτηση.

Με αυτόν τον τρόπο, η ίδια πλοιοκτήτρια οικογένεια που είχε πραγματοποιήσει μεταφορά σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα στη Μασσαλία, το Λονδίνο και την Αμβέρσα στις αρχές του εικοστού αιώνα, άρχισε και η μεταφορά σιτηρών από το Μπουένος Άιρες στο Λονδίνο του Μεσοπολέμου, και από την Αυστραλία, τις ΗΠΑ, στην Αργεντινή την Κίνα και η Ινδία στην μετά-1945 εποχή στον Β 'Παγκόσμιο Πόλεμο. Συμμετοχή στις μεταφορές tramp, έδινε επίσης, τη δυνατότητα στους Έλληνες να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις στις διεθνείς αγορές, δηλαδή να συμμετέχουν με νέου τύπου πλοίων ή φορτίων. Για παράδειγμα, όταν υπήρχε αυξημένη ζήτηση για πετρέλαιο, οι Έλληνες έφερε τα κατάλληλα πλοία για να μεταφέρουν πετρέλαιο Όταν υπήρχε αυξημένη ζήτηση για τις πέντε κύριες φορτίων χύδην, οι Έλληνες έφερε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου για τη μεταφορά τους.

Ο άλλος βασικός παράγοντας για την επιτυχή επιχειρηματική στρατηγική των Ελλήνων είναι μια συστηματική μέθοδος των πωλήσεων και αγορών. Αυτό μπορεί να περιγραφεί μόνο ως «αγοράσει όταν όλοι πωλεί, και να πωλούν όταν όλοι αγοράζει». Αυτό έχει περιγραφεί ως «ανακυκλικές μέθοδοι των Ελλήνων πλοιοκτητών» οι οποίοι μετά από αυτό τον χρυσό κανόνα όταν αγοράζουν οι ναύλοι των πλοίων και τα ποσοστά είναι χαμηλά και να πωλούν όταν είναι υψηλά. Η μέθοδος αυτή ξεκίνησε κατά τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό έγινε σαφέστερη στην κρίση της δεκαετίας του 1930, όταν ο στόλος ελληνικών συμφερόντων, σε αντίθεση με τους ναυτικούς από άλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, παρουσίασε θετικό ρυθμό ανάπτυξης. Συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της μετά-1945 περίοδο, όταν μεσαίες και μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακολούθησαν τις μεθόδους (και το ένστικτο) των μεγάλων και πιο επιτυχημένων συναδέλφων τους.

Στην πραγματικότητα, υπάρχουν πολλοί μικροί ιδιοκτήτες πλοίων που χρησιμοποιούν τη ναυτιλία ακριβώς όπως το χρηματιστήριο, που εισέρχονται στην αγορά όταν οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλές και της αφήνουν όταν οι τιμές αυξάνονται. Η άλλη πλευρά αυτής της μεθόδου περιλαμβάνει τα είδη των πλοίων που αγοράζουν. Οι Έλληνες είναι γνωστό ότι είναι σημαντικοί αγοραστές μεταχειρισμένων πλοίων που κρατούν σε καλή κατάσταση και τα λειτουργούν όσο το δυνατόν περισσότερο. Στην πραγματικότητα, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ήταν η ραχοκοκαλιά για ένα μεγάλο τμήμα των Ελλήνων πλοιοκτητών. Το τελευταίο και σε καμία περίπτωση λιγότερο σημαντικό είναι να κρατήσει σταθερό και μεταβλητό το κόστος σε χαμηλά επίπεδα. Υπάρχει ακόμα η πεποίθηση μεταξύ των αξιωματικών και τους πλοιοκτήτες, είτε στον Πειραιά, το Λονδίνο ή τη Νέα Υόρκη, ότι «Ελλήνων ναυτικών είναι η καλύτερη στον κόσμο».

Και είναι αυτός ο τρόπος σκέψης, στενά συνδεδεμένη με την ελληνική ναυτική παράδοση που κληρονόμησε από τους νέους αξιωματικούς από τις παλαιότερες γενιές, που έχουν οδηγήσει σε παραγωγικότητα που δεν μπορεί να μετρηθεί μόνο με αριθμούς. Όπως πρόσφατα το 1980 σχεδόν το 40 τοις εκατό των Ελλήνων ναυτικών ήρθαν από τα νησιά και τα δύο τρίτα από τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων που ανήκουν ήταν Έλληνες.

Η επιτυχία των Ελλήνων εφοπλιστών έχουν οδηγήσει σε παροξυσμούς της υπερηφάνειας σε ένα έθνος που έχει αναπτύξει ένα κόμπλεξ κατωτερότητας με τη σύγκριση του φτωχού σύγχρονου προσώπου της με το ένδοξο παρελθόν της. Το γεγονός ότι η ελληνική με το ιδιόκτητο στόλο της διατήρησε τη θέση της στη διεθνή ναυτιλία κατά το δεύτερο μισό αυτού του αιώνα, έχει δημιουργήσει τους λόγους για πολλούς ναυτιλιακούς οικονομολόγους και ιστορικούς να πιστεύουν ότι αυτό μπορεί να γίνει παραλληλισμός.

Με τον τρόπο αυτό, τις περισσότερες φορές δεν είναι, η σύγχρονη οικονομική ανάλυση του εικοστού αιώνα, οι ελληνικές θαλάσσιες δραστηριότητες αρχίζουν με τον Τρωικό Πόλεμο ή με τις τριήρεις του 5ου π.χ. αιώνα.

1.2.2 Η συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία

Σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένα από τα πιο ζωτικής σημασίας κλάδους της εθνικής οικονομίας, παρέχοντας απασχόληση σε περίπου 20.000 Έλληνες ναυτικούς, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 3% του ελληνικού εργατικού δυναμικού και την παροχή στο ίδιο χρονικό διάστημα διαμονής το 5% του ελληνικού πληθυσμού. Επιπλέον η ελληνική ναυτιλία καθιστά απαραίτητη, για την προμήθεια διαφόρων βοηθητικών υπηρεσιών, όπως είναι οι οργανισμοί των προμηθευτών, των τραπεζών, της ναυπηγικής και της επισκευές των πλοίων. Οι παραπάνω ναυτιλιακές δραστηριότητες παρέχουν απασχόληση σε μια περαιτέρω 1,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας και η υποστήριξη εκ τούτου το 3% του πληθυσμού. Η αναλογία των ναυτικών και των ανθρώπων που εμπλέκονται στη ναυτιλία (4.5 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας) είναι υψηλή πράγματι, στην πραγματικότητα είναι ένα από τα υψηλότερα στην Ευρώπη.

Δυστυχώς ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και ιδίως των κατωτέρων πληρωμάτων που απασχολούνται σε πλοία του εξωτερικού συνεχώς μειώνεται. Πριν από 30 χρόνια ήταν σχεδόν διπλάσιος.

Αυτή η μείωση οφείλεται αφενός μεν στην μεγάλη προσφορά χαμηλόμισθων αλλοδαπών κατώτερων πληρωμάτων, αφετέρου δε στην στροφή των νέων προς επαγγέλματα της στεριάς, που είναι πιο ελαφρά σε σχέση με τον σκληρό επάγγελμα του ναυτικού. Για αυτό απαιτείται διαρκείς φροντίδας της Πολιτείας για ώθηση των ανέργων νέων προς το ναυτικό επάγγελμα που αμείβεται σχετικός καλά, ώστε να μην αφελληνισθούν τα πλοία του εξωτερικού. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται συνεχής αύξηση του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο έχει ξεπεράσει το τουριστικό συνάλλαγμα.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το έτος 2004 οι εισφορές ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας ξεπέρασαν τα 12 δισεκατομμύρια ευρώ.

Επί σειρά ετών, ο ελληνικός στόλος κατέχει τη πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνικός στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1000 ΚΟΧ τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το 8.2 % του παγκόσμιου στόλου σε αριθμό πλοίων. Το 15.2 % σε DWT και το 13,2 σε ολικής χωρητικότητας. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου το 2009 ήταν 11.9 χρόνια ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνικού στόλου δεδομένου ότι πριν από 9 χρόνια ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Είδος πλοίου	2007		2008		2009	
	Ποσοστό πλοίων	DW	Ποσοστό πλοίων	DW	Ποσοστό πλοίων	DW
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου			22,9	20,9	22,3	20,4
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών		13,3	9,8	14,0	9,4	
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων			8,9	6,6	9,8	6,9
Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου			7,4	6,0	5,6	4,6
Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου			19,8	21,9	18,1	19,1
Πλοία μεταφοράς εμπορευμ/βωτίων		5,7	4,6	5,9	4,5	
Λοιπά φορτηγά πλοία		1,9	1,0	1,6	1,0	
Επιβατηγά πλοία			6,5	5,8	6,7	6

Πηγη: Wikipedia δική μου επεξεργασία

1.2.3 Ασφάλεια, ατυχήματα και προοπτικές

Σύμφωνα με το άρθρο του περιοδικού Ε.Λ.Ε.Σ.Μ.Ε χρόνο με τον χρόνο η ποιότητα της ελληνικής ναυτιλίας βελτιώνεται σε θέματα ασφάλειας και ενδιαίτησης επιβατών και πληρωμάτων. Πολύς κόσμος όμως έχει αντίθετη άποψη επηρεασμένος από την δικαιολογημένη συγκινησιακή φόρτιση που προκαλούν ορισμένα ναυτικά ατυχήματα και την ανεύθυνη παρουσίαση τους από τα Μ.Μ.Ε. προς εντυπωσιασμό της κοινής γνώμης. Όμως δεν είναι δυνατό να κινούνται μεταφορικά μέσα (αεροπλάνα, αυτοκίνητα, τραίνα) χωρίς να υπάρχουν καθόλου ατυχήματα, τα περισσότερα των οποίων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Τα υπεύθυνα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τα ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Συγκεκριμένα στο διάστημα των τελευταίων 50 ετών συνέβησαν στην Ελλάδα 5 θανατηφόρα ατυχήματα επιβατηγών πλοίων με 331 θύματα συνολικός,(Ε/Γ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ, JUPITER, ΠΗΓΑΣΟΣ και EXPRESS SAMINA).

Αν λάβουμε υπόψη ότι στο ίδιο χρονικό διάστημα μεταφέρθηκαν με τα ελληνικά επιβατηγά πλοία περισσότεροι από 500.000.000 επιβάτες και ότι αναλογικώς σε ξένες χώρες οι απώλειες είναι πολύ μεγαλύτερες, τότε συμπεραίνουμε ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα πιο ασφαλέστερα στον κόσμο. Στην Ελλάδα το πιο ανασφαλές μέσο μεταφοράς είναι το αυτοκίνητο, αφού σκοτώνονται ετησίως περισσότερο από δύο χιλιάδες άτομα. Από σχετική μελέτη του πολυτεχνείου προκύπτει ότι κινδυνεύουμε να σκοτωθούμε 1000 φορές περισσότερο ταξιδεύοντας με αυτοκίνητο παρά με πλοίο.

Οι προοπτικές για το μέλλον της ναυτιλίας μας είναι πολύ ευοίωνες, δεδομένου ότι η επενδυτική δραστηριότητα του Ελληνικού εφοπλισμού είναι εντυπωσιακή. Συγκεκριμένα υπάρχουν σήμερα παραγγελίες στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου για την ναυπήγηση πλέον των 300 μεγάλων πλοίων (φορτηγών, δεξαμενοπλοίων κλπ) κόστους 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Οι επενδύσεις αυτές δανειοδοτούνται από το διεθνές τραπεζικό σύστημα δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ελληνικές χρηματοδοτήσεις ή επιδοτήσεις.

1.2.4 Η Ευρωπαϊκή πολιτική για την ενίσχυση της ναυτιλίας

Σύμφωνα με το ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος, η επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων βλέποντας την τεράστια συμβολή της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή ανάπτυξη αποφάσισε να δημιουργήσει ορισμένα πλαίσια (μέτρα) μέχρι το τέλος της δεκαετίας. Βοηθώντας έτσι την ναυτιλία αλλά και όλους τους τρόπους μεταφορών.

Τα μέτρα αυτά είναι:

- Ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για δημιουργία θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας
- Απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για της θαλάσσιες μεταφορές
- Δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο επιβατών σε κρουαζιέρες και αεροδρόμια προς την Ευρώπη για την αντιμετώπιση τρομοκρατών.
- Ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα σε συνεργασία με το διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό και την διεθνή οργάνωση εργασίας
- Καλύτερη φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων και βοήθεια στο να γυρίσουν σε κοινοτική σημαία ακολουθώντας της καλύτερες πρακτικές στην φορολόγηση.
- Βελτίωση του δικτύου μεταφορών, καλύτερες συνθήκες ξεκούρασης των μελών του πληρώματος όπως και εναρμόνιση της σύνθεσης του πληρώματος και των ων χρόνο ναυσιπλοΐας των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Η επιτροπή προβλέπει στην λεγόμενη Λευκή βίβλο για την λήψη μέτρων και βελτίωσης των υποδομών, την απλούστευση των διαδικασιών, την ενίσχυση των κανόνων ασφάλειας και την αύξηση της χωρητικότητας του Ευρωπαϊκού στόλου.

Κεφάλαιο 2. Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις

2.1 Η έννοια της κερδοφορίας

Την κερδοφορία μπορούμε να την ορίσουμε με πολλούς τρόπους ένας από αυτούς είναι το απόλυτο μέγεθος λογιστικών κερδών περιόδου δηλαδή τα συνολικά ή λειτουργικά κέρδη προ ή μετά φόρων. Το ανά μετοχή μέγεθος λογιστικών κερδών περιόδου. Η ποσοστιαία μεταβολή του απολύτου ή του ανά μετοχή μεγέθους των λογιστικών κερδών δύο περιόδων. Ο ρυθμός μεταβολής του απόλυτου ή του ανά μετοχή μεγέθους των λογιστικών κερδών ενός αριθμού περιόδων. Το ποσοστό κέρδους, δηλαδή η σχέση κερδών προ ή μετά φόρων προς το κύκλο των εργασιών ή προς το σύνολο των εσόδων

2.1.1 Ισολογισμός

Ο Ισολογισμός είναι η λογιστική κατάσταση με την οποία εμφανίζονται συνοπτικά κατά το είδος και αξία, τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης σε ορισμένη χρονική στιγμή, αποτυπωμένα με το ίδιο νόμισμα. Είναι γνωστό επίσης και ως δήλωση οικονομικής κατάστασης γιατί φανερώνει όλα τα περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στην επιχείρηση, πώς τα απέκτησε και την καθαρή θέση της. Κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει στην κατοχή του μετοχές μιας εταιρείας οφείλει να γνωρίζει τη δομή του ισολογισμού, να τον αναλύει και πώς να τον διαβάζει.

Σκοπός του ισολογισμού είναι να παρέχει πληροφορίες σε τρεις βασικούς παράγοντες. Στην διοίκηση της επιχείρησης, στους επιχειρηματίες (μετόχους) και στο κράτος.

Και οι τρεις οι οποίοι εξυπηρετούνται από την λειτουργία της ζητούν να μάθουν τι οικονομικό αποτέλεσμα επέφερε και ποια επίδραση πάνω στη περιουσία της επιχείρησης είχαν οι κινήσεις που έγιναν στην προηγούμενη χρήση της ώστε να αφομοιώσουν τις σωστές κινήσεις και να μπορέσουν να αλλάξουν τις λάθος.

Ο κάθε παράγοντας της επιχείρησης χρειάζεται αυτές της πληροφορίες για διαφορετικό σκοπό. Η διοίκηση της επιχείρησης για να διερευνήσει αν και σε ποίο βαθμό κατάφερε να πετύχει της πολιτικές που ακολούθησε και το οικονομικό αποτέλεσμα που επιδίωκε. Ο επιχειρηματίας για να ελέγξει τη διοίκηση της επιχείρησης αν λειτουργεί σωστά και αποτελεσματικά, για να αξιοποιήσει τα κέρδη του και να επαναπροσδιορίσει να τον συμφέρει η συμμετοχή του στην εκάστοτε επιχείρηση.

Και τέλος το κράτος το οποίο μέσα από της οικονομικές καταστάσεις των Ελληνικών επιχειρήσεων έχει πλήρη γνώση για την οικονομική πορεία της κάθε επιχείρησης ξεχωριστά και του κάθε κλάδου επιχειρήσεων, με την βοήθεια του συνόλου των οικονομικών καταστάσεων εκτιμά τα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας ώστε να εφαρμοστούν νέες πολιτικές για την ενίσχυση των ελληνικών επιχειρήσεων ή την σωστότερη διαχείριση των επιχειρήσεων αλλά ο πιο βασικός λόγος που ενδιαφέρει το κράτος η δημιουργία ισολογισμού είναι η φοροδοτική ικανότητα των επιχειρήσεων και να επιβληθούν οι σχετικοί φόροι.

Αυτοί είναι μερικοί αλλά πολύ σημαντική λόγοι για να συντάσσεται ένας ισολογισμός αλλά υπάρχουν και άλλοι όπως η ανάγκη για διακοπή της συνεχής μεταφοράς των ποσών των χρεώσεων και των πιστώσεων των λογαριασμών. Έτσι ώστε στην νέα χρήση να μεταφέρεται μόνο το υπόλοιπο τους και όχι όλα τα ποσά.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να καταρτιστεί ένας ισολογισμός είναι οι παρακάτω:

1. Ειλικρίνεια
2. Σαφήνεια
3. Συνέπεια
4. Συγκρισιμότητα

Οι ισολογισμοί ανάλογα με την περιοδικότητα τους διακρίνονται σε :

- τακτικούς, όπου καταρτίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και συνήθως στο τέλος κάθε λογιστικής χρήσης
- Έκτακτους, οι οποίοι καταρτίζονται όταν συγχωνεύονται εταιρείες ή όταν γίνεται εκκαθάριση τους λόγω πτώχευσης

Ο ισολογισμός αποτελείται από δύο στήλες που η μεν πρώτη ονομάζεται Ενεργητικό και η άλλη Παθητικό .

Το παθητικό απεικονίζει το τι χρωστάει η επιχείρηση και το Ενεργητικό που τα τοποθέτησε αυτά τα χρήματα.

Με αυτή τη λογική η επιχείρηση χρωστάει :

- Στους μετόχους το κεφάλαιο που κατέβαλλαν
- Επίσης στους μετόχους τα κέρδη που δεν έδωσε (αποθεματικά)
- Στις τράπεζες τα μακροπρόθεσμα δάνεια που της χορήγησαν
- Επίσης στις τράπεζες τα βραχυχρόνια δάνεια (κεφάλαιο κίνησης)
- Στους προμηθευτές τα προϊόντα και υπηρεσίες που αγόρασε
- Στο δημόσιο τους φόρους που έχει υποχρέωση να καταβάλλει κ.α.

Στην ίδια λογική η επιχείρηση έχει τοποθετήσει τα παραπάνω χρήματα σε:

- Σε πάγια στοιχεία (κτίρια, μηχανήματα, λογισμικά κ.α.)
- Σε συμμετοχές σε 'άλλες επιχειρήσεις
- Σε αποθέματα (εμπορεύματα , πρώτες ύλες)
- Σε απαιτήσεις (π.χ. πελάτες που χρωστάνε)
- Σε χρεόγραφα (μετοχές, ομόλογα)
- Στο ταμείο

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το Ενεργητικό πρέπει να ισούται με το Παθητικό

Για την δημιουργία του ισολογισμού διενεργούμε απογραφή δηλαδή λεπτομερή καταγραφή των στοιχείων της ομάδας 2 (εμπορεύματα πάγια κλπ) του ενιαίου λογιστικού σχεδίου, καθώς επίσης όλων των περιουσιακών στοιχείων, των επιταγών πληρωτέων και εισπρακτέων 53.90 και 33.90, υποχρεώσεων απαιτήσεων. Η απογραφή είναι ένα σύνολο από ενέργειες που γίνονται για την μέτρηση και τον προσδιορισμό σε χρήμα όλων των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού. Αυτά τα στοιχεία της ομάδας 2 έχουμε υποχρέωση να τα καταχωρήσουμε και να τα τυπώσουμε στο βιβλίο απογραφών και ισολογισμών μέχρι 20/02 ή ανάλογα με την ημερομηνία που κλείνει η διαχειριστική χρήση. Στις ημερομηνίες αυτές έχουμε την επιλογή να τυπώσουμε και μόνο κατά ποσότητα στην περίπτωση αυτή όμως πρέπει να ξανατυπώσουμε την απογραφή μέχρι την ημερομηνία του ισολογισμού και κατά αξία.

Η δομή ενός ισολογισμού έχει ως εξής :

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		ΠΑΘΗΤΙΚΟ	
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ		Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		ΚΕΦΑΛΑΙΟ	Α(I)
Ασώματες ακινητοποιήσεις	Γ (I)	Διαφορές αναπροσαρμογής	Α(II)
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	Γ(II)		
Συμμετοχές και άλλες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	Γ(III)	Αποθεματικά κεφάλαια	Α(IV)
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		Αποτελέσματα σε νέο	Α(V)
Αποθέματα	Δ(I)	Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίου	Α
Απαιτήσεις	Δ(II)	Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	
Χρεόγραφα	Δ(III)	Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Διαθέσιμα	Δ(IV)	Μακροπρόθεσμες	Γ(I)
		Βραχυπρόθεσμες	Γ(II)
Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	
Χρεωστική και λοιποί λογαριασμοί τάξεως		Πιστωτικοί και λοιποί λογαριασμοί τάξεως	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)

1. Πάγια Ενεργητικά : καλούνται τα στοιχεία που αποκτά η επιχείρηση με σκοπό την μακροχρόνια κατοχή τους .

Α. Ασώματες ακινητοποιήσεις ή άυλα περιουσιακά στοιχεία : είναι η φήμη, η υπεραξία, τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας κ.α.

Β. Ενσώματα ή υλικά πάγια στοιχεία : καλούνται τα υλικά που αποκτά η επιχείρηση με σκοπό να τα χρησιμοποιήσει για πάνω από ένα έτος. Πχ κτίρια, μηχανήματα

Γ. Έξοδα πολυετούς απόσβεσης, έξοδα ίδρυσης

Δ. Συμμετοχές οι μετοχές που έχει αποκτήσει η επιχείρηση

Ε. Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις οι απαιτήσεις από τρίτους που η προθεσμία λήγει μετά το τέλος της επόμενης χρήσης

2. **Κυκλοφοριακά ενεργητικά στοιχεία** : Καλούνται τα περιουσιακά στοιχεία που απέκτησε μια επιχείρηση με σκοπό την πώλησή τους. Πρόκειται για περιουσιακά στοιχεία ταχείας κυκλοφορίας που η αξία τους επανακτάται σε χρονικό διάστημα μικρότερο του έτους. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν : τα αποθεματικά , το ταμείο , οι πελάτες, τα γραμμάτια εισπρακτέα, οι μετοχές κ.α.
3. **Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού**: καλούνται οι λογαριασμοί που δημιουργούνται στο τέλος της χρήσης με σκοπό τη χρονική τακτοποίηση των εξόδων και των εσόδων. Έτσι ώστε τα αποτελέσματα της επιχείρησης να περιλαμβάνουν μόνο έξοδα και έσοδα που αφορούν τη συγκεκριμένη χρήση.
4. **Λογαριασμοί τάξης ενεργητικού** : καλούνται οι λογαριασμοί με τους οποίους παρακολουθούνται σημαντικές πληροφορίες και γενικά που δημιουργούν νομικές δεσμεύσεις, χωρίς να επιφέρουν άμεση ποσοτική μεταβολή στα περιουσιακά στοιχεία της οικονομικής μονάδας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ (ΠΑΘΗΤΙΚΟ)

1. **Τα ίδια κεφάλαια ή καθαρή περιουσία** : αποτελείται από : το κεφάλαιο της επιχείρησης, τη διαφορά από την έκδοση μετοχών, τις διαφορές αναπροσαρμογής, τις επιχορηγήσεις επενδύσεων, τα αποθεματικά, τα αποτελέσματα εις νέον και τα ποσά που προορίζονται για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου.
2. **Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους και έξοδα**: είναι η κράτηση ορισμένου ποσού και αποβλέπει στην κάλυψη ζημιών ή εξόδων που πιθανότητα να συμβούν στο μέλλον.
3. **Υποχρεώσεις**: προμηθευτές γραμμάτια πληρωτέα, τράπεζες κ.α. Γενικά οι υποχρεώσεις που η προθεσμία εξόφλησης λήγει μέσα στην επόμενη χρήση.

4. **Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού:** Είναι το ίδιο με τους μεταβατικούς λογαριασμούς ενεργητικού.
5. **Λογαριασμοί τάξης παθητικού:** Είναι το ίδιο με του ενεργητικού. Οι λογαριασμοί τάξης παθητικού συλλειτουργούν πάντα με τους λογαριασμούς τάξης του ενεργητικού.

Το κλείσιμο του ισολογισμού γίνεται εντός τριών μηνών για τις ατομικές Ο.Ε. Ε.Π.Ε. και κοινοπραξίες. Εντός τεσσάρων μηνών για Α.Ε. και συνεταιρισμός.

Λογαριασμός θεωρείται το μέσον που επινόησε η λογιστική για να καταγράφει, να απεικονίζει και να παρακολουθεί τις μεταβολές των περιουσιακών στοιχείων. Οι λογαριασμοί χωρίζονται σε δύο μέρη, χρέωση και πίστωση. Η διαφορά μεταξύ της συνολικής χρέωσης και τις συνολικής πίστωσης δίδει το υπόλοιπο. Χρεωστικό αν το άθροισμα των ποσών της χρέωσης είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο της πίστωσης και πιστωτικό στην αντίθετη περίπτωση. Οι λογαριασμοί στους οποίους υποδιαιρείται ένας γενικός λογαριασμός λέγονται ειδικοί ή αναλυτικοί και σπάνε σε πρωτοβάθμιους δευτεροβάθμιους τριτοβάθμιους, ανάλογα το κατά πόσο τη βοηθάει η ανάλυση των λογαριασμών της, Ημερολόγιο είναι το λογιστικό βιβλίο της επιχείρησης στο οποίο καταχωρείται κάθε πράξη αυτής κατά ορισμένη σειρά και τάξη, χρονολογικά. Γενικό καθολικό είναι το αρχείο (καρτέλες ή βιβλίο ή Η/Υ) το οποίο περιλαμβάνει όλους τους λογαριασμούς της επιχείρησης. Η τήρηση τους είναι υποχρεωτική από το νόμο και οι λογαριασμοί που περιέχονται στο γενικό καθολικό ενημερώνονται με βάση της εγγραφές του ημερολογίου. Η διαδικασία αυτή λέγεται και μεταφορά των λογαριασμών από το ημερολόγιο στο γενικό καθολικό.

2.1.2 Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης (Κ.Α.Χ.)

Η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης είναι μια έκθεση που περιέχει συνοπτικές πληροφορίες για έσοδα, κέρδη, έξοδα και ζημίες που έγιναν σε μια συγκεκριμένη λογιστική χρήση, όπως αναφέρει και το βιβλίο γενική λογιστική του Αριστοτέλη Γ. Κόντακος. Το περιεχόμενο της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης διαιρείται σε δυο μέρη.

Στο πρώτο παραθέτονται τα στοιχεία των λογαριασμών των λειτουργικών εσόδων και των λειτουργικών εξόδων, δηλαδή των στοιχείων που προσδιορίζουν το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης. Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται οι λογαριασμοί των μη λειτουργικών εσόδων και κερδών και κατόπιν αυτούς των μη λειτουργικών εξόδων και ζημιών. Κατάταξη λογαριασμών στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης. Η κατάταξη των λογαριασμών των λειτουργικών εξόδων διαφέρει ανάλογα με το αν αυτά πρέπει να παρουσιασθούν κατά είδος ή κατά λειτουργία.

Κατάταξη εξόδων κατά είδος. Με αυτή τη μέθοδο τα έξοδα είναι κατανοημένα κατά είδος (π.χ ενοίκια, χρεωστικοί τόκοι, αποσβέσεις, έξοδα μεταφοράς κτλ) και αυτό συμβαίνει γιατί την επιχείρηση ενδιαφέρει το είδος του εξόδου και όχι ο σκοπός για τον οποίο έγινε .

Η παράθεση των εσόδων και των εξόδων στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης πρέπει να είναι η εξής:

Έσοδα από πωλήσεις εμπορευμάτων ή προϊόντων/ παροχή υπηρεσιών

+ Έσοδα από λοιπές συνήθεις δραστηριότητες

- Έξοδα κατά είδος

= Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης

Κατάταξη εξόδων κατά λειτουργία.

Τα έξοδα κατά λειτουργία παρουσιάζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης ομαδοποιημένα σε δύο κατηγορίες. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας, λειτουργίας ερευνών και ανάπτυξης και της λειτουργίας διάθεσης αποθεμάτων. Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας. Η κατάταξη στη κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης των λογαριασμών λειτουργικών εσόδων/εξόδων, κατά λειτουργία, είναι η εξής:

Έσοδα από πωλήσεις εμπορευμάτων και προϊόντων /παροχή υπηρεσιών

- κόστος πωληθέντων /πωλήσεων

= Μικτό αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης (μικτό κέρδος /ζημία)

+ Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης

- Έξοδα διοικητικής λειτουργίας

- Έξοδα λειτουργίας ερευνών – ανάπτυξης

- Έξοδα λειτουργίας διάθεσης

= Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (λειτουργικά έσοδα / έξοδα)

+ πιστωτικοί τόκοι

+ Έσοδα από συμμετοχές και χρεόγραφα

+ Κέρδη πώλησης συμμετοχές και χρεόγραφα

- Χρεωστικοί τόκοι

- Έξοδα συμμετοχών και χρεογράφων

- Ζημίες πώλησης συμμετοχών και χρεογράφων

= Αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης

ή Έσοδα / Έξοδα /Κέρδη/ Ζημίες Χρηματοοικονομικής Λειτουργίας

ή Κέρδη / Ζημίες Χρήσης προ Φόρων

2.1.3 Πίνακας διάθεσης αποτελεσμάτων

Στον πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων η επιχείρηση αναγράφει πληροφορίες σχετικά με το ποσό των κερδών που διανέμει και σε ποιούς το διανέμει τόσο για την παρούσα λογιστική χρήση όσο και για την αμέσως προηγούμενη. Τα κέρδη προς διάθεση μιας ανώνυμης εταιρείας αποτελούνται από:

Τα κέρδη της παρούσας χρήσης. Τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρήσεων που πρόκειται να διανεμηθούν στην παρούσα. Τα αποθεματικά που προορίζονται για διανομή στην παρούσα χρήση. Το φόρο εισοδήματος. Μετά την αφαίρεση των φόρων, ορισμένο ποσό από τα κέρδη παραμένει στην εταιρεία και αυξάνει τα αποθεματικά της, ενώ το υπόλοιπο διανέμεται: στους μετόχους της εταιρείας υπό την μορφή μερισμάτων. Στα μελή του διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας ως αμοιβή τους. Συνήθως στο τέλος παραμένει αδιανέμητο ένα ποσό κερδών Πρόκειται για τα κέρδη εις νέο, τα οποία θα ενσωματωθούν στα κέρδη της επόμενης χρήσης, για να προσδιορισθεί το ποσό των κερδών προς διάθεση.

2.2 Αριθμοδείκτες

Οι αριθμοδείκτες ή χρηματοοικονομικοί δείκτες είναι το πηλίκο μεταξύ επιλεγμένων αριθμητικών τιμών που λαμβάνονται από τις οικονομικές καταστάσεις μιας επιχείρησης. Καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής θέσεως ή της αποδοτικότητας των διαφόρων τμημάτων ή ολόκληρων τομέων οι οποίοι αφορούν μια οικονομική μονάδα και σε τελική ανάλυση της πραγματικής καταστάσεως ολόκληρης της οικονομικής μονάδας ή και γενικότερα του κλάδου στον οποίο ανήκει η μονάδα αυτή. Ένας αριθμοδείκτης παριστάνεται συνήθως είτε με τη μορφή πηλίκου κάποιων μεγεθών με τη μορφή ποσοστού. Εάν προτιμηθεί η μορφή του ποσοστού, τότε συνήθως λαμβάνουμε ως διαιρετέο τον αριθμό που δείχνει την ευνοϊκή αξία για την επιχείρηση ούτως ώστε οποιαδήποτε βελτίωση της κατάστασης να μεταφράζεται σε αύξηση του ποσοστού.

2.2.1 Χρησιμότητα αριθμοδεικτών

Έχοντας υπόψη το βιβλίο Επιχειρησιακή Στατιστική του, Λευτέρη Θαλασσινού, Θεόδωρος Σταματόπουλος και Χαρίλαος Χαρίσης η χρησιμότητα των αριθμοδεικτών έχουν ως εξής:

Οι αναλυτές προκειμένου να αναλύσουν τις οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμός , κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, κατάσταση ταμειακών ροών) χρησιμοποιούν ως μέσα τους χρηματοοικονομικούς δείκτες ή αριθμοδείκτες. Με την χρήση αυτών μπορούν να καθορίσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης καθώς επίσης και τις δυνατότητες διαπραγμάτευσης που έχει με τους εξωτερικούς της χρηματοδότες. Έτσι μπορούμε να πληροφορηθούμε σε γενικές γραμμές για την ρευστότητα, τη δραστηριότητα, την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα μιας επιχείρησης σε σχέση με την διάρθρωση των κεφαλαίων της και σε τελική ανάλυση την πραγματική κατάσταση ολόκληρης της οικονομικής μονάδας.

Επίσης είναι πολύ σημαντικοί γιατί βοηθούν τον αναλυτή να πραγματοποιήσει:

- **Διαχρονική ανάλυση.**

Σύγκριση των παρόντων χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα που παρουσίασε η ίδια στο παρελθόν ή θα παρουσιάσει στο προβλεπόμενο μέλλον. Εξετάζεται εάν η χρηματοοικονομική κατάσταση ή απόδοση της επιχείρησης έχει βελτιωθεί ή έχει χειροτερεύσει με την πάροδο του χρόνου.

- **Διαστρωματική ανάλυση.**

Σύγκριση των χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα παρόμοιων επιχειρήσεων ή τη μέση τιμή του κλάδου στον οποίο ανήκει κατά τη διάρκεια του ίδιου χρονικού διαστήματος.

2.2.2 Μειονεκτήματα Αριθμοδεικτών

Ο υπολογισμός και η παρουσίαση των διαφόρων αριθμοδεικτών είναι μία μέθοδο αναλύσεως η οποία πολλές φορές παρέχει μόνο ενδείξεις. Για το λόγο αυτό ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δεν είναι δυνατόν να μας δώσει πλήρη εικόνα της οικονομικής θέσης μίας επιχείρησης, εάν δεν συγκριθεί με άλλους πρότυπους αριθμοδείκτες ή αν δεν συσχετισθεί με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες μία σειράς προηγούμενων χρήσεων.

Δίνεται η δυνατότητα στην διοίκησης μίας επιχείρησης να προβεί σε ενέργειες οι οποίες έχουν ως στόχο τη διαστρέβλωση των αριθμοδεικτών και την παρουσίαση μίας επιθυμητής εικόνας στους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων.

2.2.3 Βασικές Κατηγορίες Αριθμοδεικτών

- Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν τις ανάγκες αξιολογήσεως της οικονομικής θέσεως της οικονομικής μονάδας, όπως αυτή εμφανίζεται σε στατική μορφή. Τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την κατάρτιση των αριθμοδεικτών αυτών αντλούνται βασικά από τους λογαριασμούς του ισολογισμού .
- Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τους αριθμοδείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν τις ανάγκες αναλύσεως της δυναμικής εικόνας της επιχειρηματικής προσπάθειας και του αποτελέσματος που προκύπτει από τη λειτουργία της οικονομικής μονάδας. Τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την κατάρτιση των αριθμοδεικτών αυτών αντλούνται βασικά από τους λογαριασμούς οργανικών , κατά είδος, εξόδων και εσόδων, γενικής εκμεταλλεύσεως και αποτελεσμάτων.

- Η Τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει δείκτες οι οποίοι εξυπηρετούν την ανάγκη συσχέτισεως των στατικών στοιχείων του ισολογισμού προς τα δυναμικά στοιχεία της εκμεταλλεύσεως, με σκοπό τον προσδιορισμό της ορθολογικής ή μη χρησιμοποίησεως των μέσων της επιχειρηματικής δραστηριότητας .

Σύμφωνα με τις παραπάνω βασικές κατηγορίες προκύπτει η εξής ταξινόμηση των αριθμοδεικτών :

- **Αριθμοδείκτες Ρευστότητας**
- **Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας**
- **Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας**
- **Αριθμοδείκτες Διάρθρωσεως Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας**
- **Αριθμοδείκτες Επενδύσεων ή Επενδυτικοί Αριθμοδείκτες**

2.3 Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Επιχειρήσεων

Η ενότητα που ακολουθεί αφορά την ανάλυση των χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων δια μεταφοράς, με σκοπό την ανάδειξη των κοινών χαρακτηριστικών αλλά και της διαχρονικής τους εξέλιξης μέσα από τέσσερις ομάδες αριθμοδεικτών : κερδοφορία, αποδοτικότητα , ρευστότητα, χρηματοοικονομική διάρθρωση και του ομαδοποιημένου ισολογισμού.

Με 2 ελληνικές ανώνυμες εταιρίες :

ΑΝΕΣ : Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σύμη Α.Ε
Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου Α.Ε

2.3.1 Κερδοφορία των Επιχειρήσεων

Επιχείρηση χαρακτηρίζεται η ποριστική οικονομική μονάδα που αποτελεί αυτοτελή και υπεύθυνη οργάνωση παραγωγικών συντελεστών και διαχείρισης συναλλαγών με τις οποίες και επιδιώκει το μέγιστο δυνατό κέρδος. Το δε κράτος κατά κανόνα θα πρέπει να υπερβαίνει την αντίστοιχη συνήθη αμοιβή (ως αντιμισθία) της διοικητικής ή εκτελεστικής εργασίας που επιτελείται σ' αυτήν. Σύμφωνα με της αναφορές του Χρήστου Ι. Νεγκάκη στο βιβλίο του Λογιστική Εταιρειών.

Έτσι με το παραπάνω ορισμό δίδεται σαφώς ως κύριο κριτήριο το κέρδος, δια του οποίου και ξεχωρίζει από κάποια άλλη οικονομική μονάδα. Σήμερα μια επιχείρηση αποτελεί ένα νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στο κοινωνικό σύνολο με ένα σύνολο πόρων τόσο έμψυχων όσο και άψυχων. Κύριος στόχος της είναι η επίτευξη κέρδους . Η κερδοφορία αυτή αποδίδεται σε χρηματικές μονάδες. Οι έμψυχοι πόροι της επιχείρησης είναι το ανθρώπινο δυναμικό της επιχείρησης, δηλαδή το σύνολο των εργαζόμενων σε αυτή . Όσο αφορά τους άψυχους πόρους αυτοί συνίστανται στις εγκαταστάσεις τον πάσης φύσης εξοπλισμό .

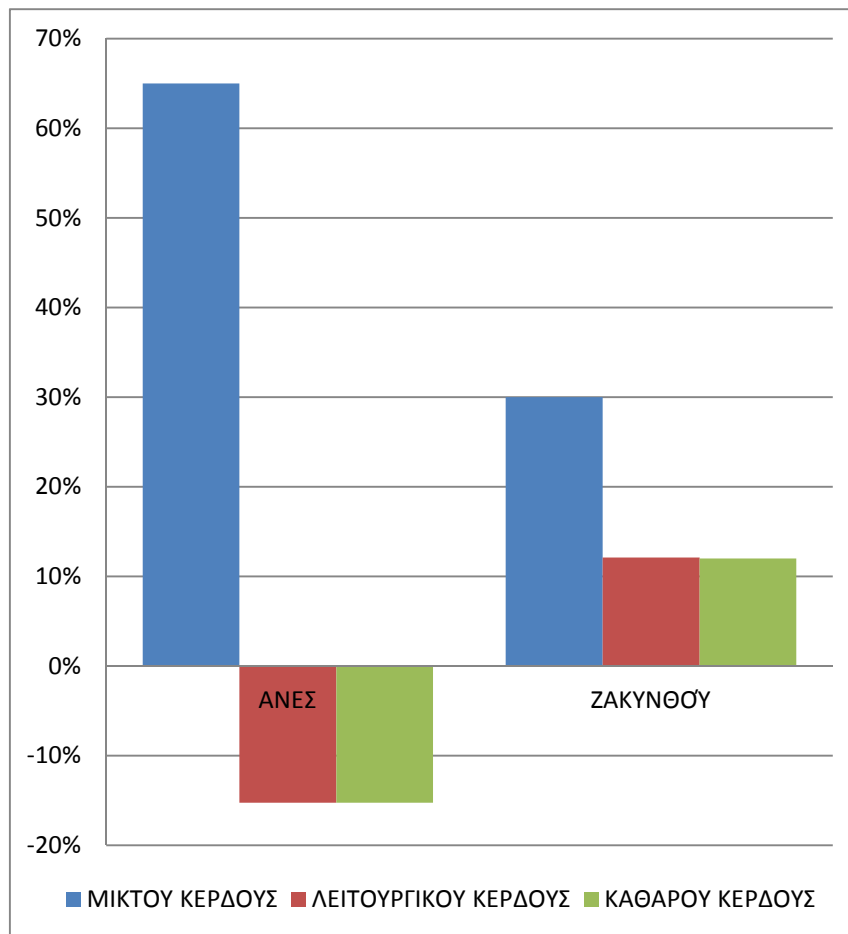
Περιθώριο μικτού κέρδους ο μέσος όρος μικτού κέρδους για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε 0,95 %. Στην πρώτη θέση μεταξύ των 2 εταιριών βρίσκεται η ANES A.E. (65%), ακολουθεί οι Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου A.E. (30%) .

Σημειώνεται ότι ορισμένες επιχειρήσεις του κλάδου που περιέχουν υπηρεσίες αποθήκευσης ή και logistics υπολογίζουν το κόστος αποθήκευσης στα λειτουργικά έξοδα και αλλά και την υψηλότερη και χαμηλότερη τιμή του δείκτη αυτού.

Περιθώριο λειτουργικού κέρδους : ο μέσος όρος λειτουργικού κέρδους για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε -3,15 % .

Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου Α.Ε. (12,09 %).και τελευταία βρίσκεται με αρνητικό ποσοστό η ANES με -15,24% Ο μέσος όρος καθαρού κέρδους για το σύνολο των 2 επιχειρήσεων διαμορφώνεται σε -3,26%. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου Α.Ε. (11,98%) και ακολουθεί με ζημιά η ANES ME -15,24%

Γράφημα 1: Αριθμητικοί μέσοι ετήσιων δεικτών για τις 2 εταιρείες (2008-2011)



Πηγή : hellastat δική μου επεξεργασία

2.3.2 Αποδοτικότητα των Επιχειρήσεων

Η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων σύμφωνα με το βιβλίο του Δ. Γκίκα, Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων έχουν ως εξής:

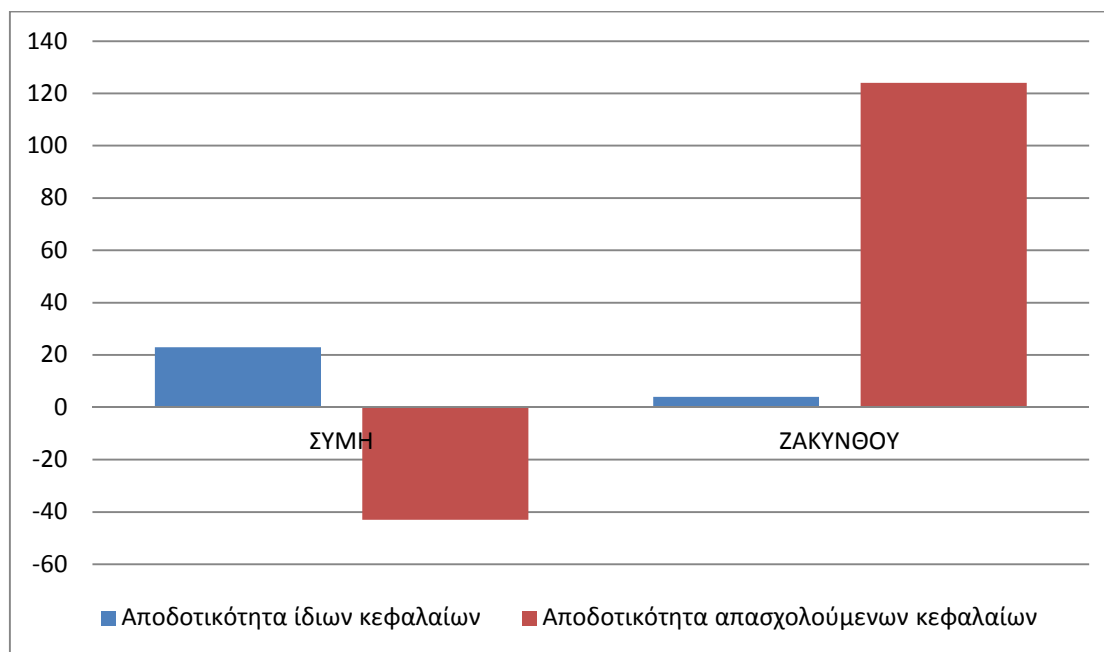
Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων : ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει το λόγο των προ φόρων κερδών προς τα ίδια κεφάλαια των επιχειρήσεων. Η μέση αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων του συνολικού δείγματος για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε -19%. Σημειώνεται όμως ότι ο μέσος όρος του δείγματος των 2 επιχειρήσεων έχουν ζημιογόνες χρήσεις τα 2010-2011.

Την μέση αποδοτικότητα μεταξύ των 2 επιχειρήσεων παρουσιάζει η ναυτιλιακή μεταφορική Ζακύνθου Α.Ε. (0,04%), ενώ η Ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία Σύμης (ΑΝΕΣ) η μέση αποδοτικότητα της είναι στο (- 23%) είναι αρνητικό λόγο των ζημιών κατά τα έτη 2009-2011.

Αποδοτικότητα απασχολούμενων κεφαλαίων : ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει το λόγο των προ φόρων κερδών προς το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων και των μέσο-μακροπρόθεσμο υποχρεώσεων και προβλέψεων, δηλαδή την απόδοση των κεφαλαίων της επιχείρησης ανεξαρτήτως προέλευσης. Η μέση αποδοτικότητα απασχολούμενων κεφαλαίων του συνολικού δείγματος για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε 81%.

Η μέση αποδοτικότητα απασχολούμενων κεφαλαίων της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Σύμη (ΑΝΕΣ) φτάνει στο - 43% λόγο των ζημιών στα κέρδη προ φόρων που είχε, ενώ όσο αφορά την Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου Α.Ε η μέση αποδοτικότητα της φτάνει στο 124%.

Γράφημα 2 : Αποδοτικότητα Κεφαλαίων



Πηγή: hellastat δική μου επεξεργασία

2.3.3 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Προκειμένου ο οικονομικός αναλυτής να προσδιορίσει τη βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση μίας επιχείρησης καθώς επίσης και την ικανότητα της τελευταίας να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιεί τους αριθμοδείκτες ρευστότητας.

Οι σημαντικότεροι αριθμοδείκτες ρευστότητας είναι οι εξής :

- Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας.
- Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας
- Αριθμοδείκτης Αμυντικού Χρονικού Διαστήματος
- Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

Για να μπορεί μια οικονομική μονάδα να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες υποχρεώσεις της θα πρέπει να διαθέτει επαρκή ρευστά στοιχεία, τα οποία δημιουργούνται μέσα από την καθημερινή μετατροπή των αποθεμάτων της σε πωλήσεις, των πωλήσεων σε απαιτήσεις και τέλος των απαιτήσεων σε μετρητά.

Η ρευστότητα επηρεάζει άμεσα τα κέρδη μιας οικονομικής μονάδας και αυτό συμβαίνει γιατί αν τα κυκλοφοριακά της στοιχεία δεν μπορούν εύκολα να μετατραπούν σε μετρητά ή αν δεν υπάρχουν επαρκή ρευστά διαθέσιμα, η οικονομική μονάδα δεν έχει την δυνατότητα να πληρώσει τις υποχρεώσεις της. Κατά συνέπεια η επιχείρηση δυσφημείται και μειώνεται η εμπιστοσύνη των συναλλασσόμενων προς το πρόσωπό της.

Για αυτό το λόγο η πλειοψηφία των οικονομικών μονάδων φροντίζει να διατηρεί πλεόνασμα κυκλοφοριακών στοιχείων, ύψους ανάλογου με εκείνο των τρεχουσών υποχρεώσεων, προκειμένου να εξοφλεί κανονικά τις τρέχουσες υποχρεώσεις.

Θα ασχοληθούμε με 3 από τους 4 αριθμοδείκτες ρευστότητας:

Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας :

Ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας δείχνει το μέτρο ρευστότητας μιας οικονομικής μονάδας καθώς επίσης και το περιθώριο ασφάλειας που διατηρεί η διοίκησή της, προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει μια τυχόν ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή κεφαλαίων κίνησης. Προκύπτει διαιρώντας το σύνολο των κυκλοφοριακών στοιχείων δηλαδή το σύνολο των Διαθεσίμων + Απαιτήσεων + Αποθεμάτων μιας οικονομικής μονάδας με το σύνολο των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων της δηλαδή πιστώσεις προμηθευτών, φόροι πληρωτέοι, βραχυπρόθεσμα δάνεια, μερίσματα πληρωτέα, προκαταβολές πελατών κ.α. συνεπώς:

Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας	=	$\frac{\text{Διαθέσιμο} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$
---	---	---

Αριθμοδείκτης ειδικής Ρευστότητας

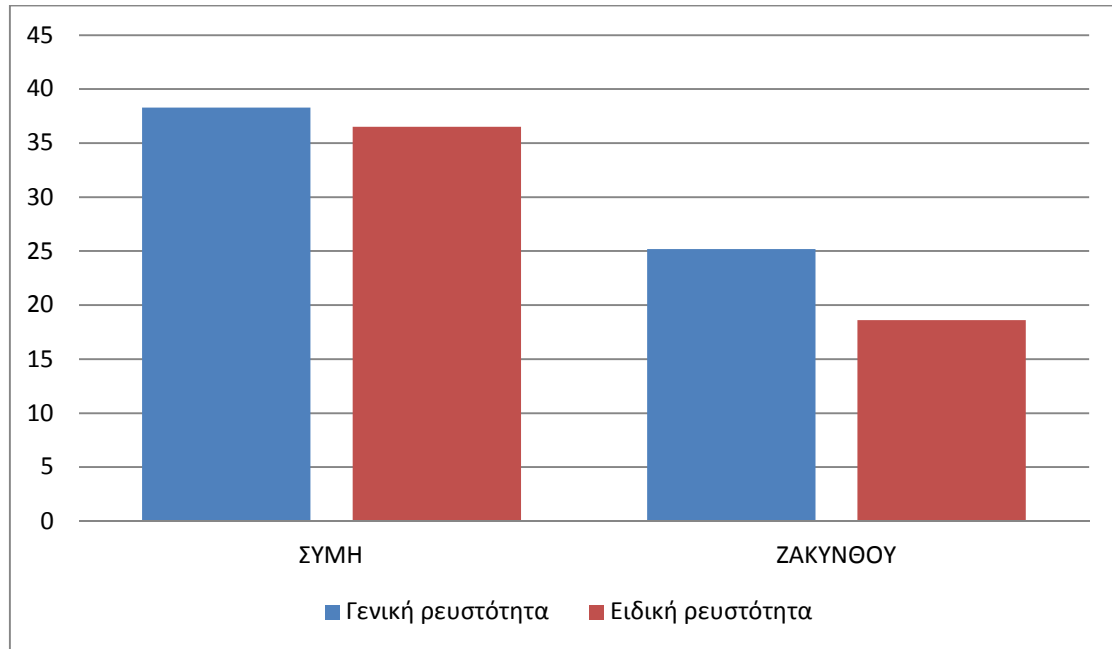
Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας μας δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της οικονομικής μονάδας, καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ωστόσο αυτό που τον διαφοροποιεί από τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας είναι ότι ο συγκεκριμένος δεν περιλαμβάνει όσα στοιχεία δεν είναι άμεσα ρευστοποιήσιμα. Προκύπτει διαιρώντας το σύνολο των άμεσα ρευστοποιήσιμων περιουσιακών στοιχείων, όπως είναι τα μετρητά, οι καταθέσεις, τα χρεόγραφα, με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της οικονομικής μονάδας. Συνεπώς:

Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας	=	$\frac{\text{Απαιτήσεις} + \text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
---	---	--

Γενική ρευστότητα: ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει το λόγο του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Η μέση γενική ρευστότητα του συνολικού δείγματος για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε 63,5. Πρώτη έρχεται η ANEΣ με 38.3 και ακολουθεί η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου ΑΕ με 25.2. Σημειώνεται ότι για τις αμιγώς δια μεταφορικές επιχειρήσεις όπου το αντικείμενο συνίσταται σε παροχή υπηρεσιών, ο δείκτης αυτός είναι ταυτόσημος με τον δείκτη ειδικής ρευστότητας. Σε άλλες περιπτώσεις ο δείκτης αυτός διαφέρει ως προς την έκταση των αποθεμάτων υλικών που καλύπτουν τις λειτουργικές ανάγκες των συμπληρωματικών προς τις δια μεταφορές υπηρεσιών.

Ειδική ρευστότητα: ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει το λόγο των άμεσα ρευστοποιήσιμων στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Η μέση ειδική ρευστότητα του συνολικού δείγματος για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε 55,1%. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε για την τετραετία 2008-2011 το ποσοστό της ANEΣ ανέρχεται σε 36.5% ενώ της Ναυτιλιακής Μεταφορικής Ζακύνθου Α.Ε το ποσοστό του είναι 18.6%.

Γράφημα 3: ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Πηγή: hellastat δική μου επεξεργασία

Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας οικονομικής μονάδας καλύπτουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Προκύπτει διαιρώντας το σύνολο του διαθέσιμου ενεργητικού μιας οικονομικής μονάδας με το σύνολο των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων της. Συνεπώς:

Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας	=	$\frac{\text{ΔιαθέσιμοΕνεργητικό}}{\text{ΛηξιπρόθεσμεςΥποχρεώσεις}}$
---	---	--

Η ταμειακή ρευστότητα εκφράζει την ικανότητα μιας οικονομικής μονάδας να εξοφλεί τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα μετρητά που έχει στη διάθεση της.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι πέρα από τους αριθμοδείκτες ρευστότητας, για τον προσδιορισμό της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης μιας επιχείρησης καθώς επίσης και της ικανότητας της να ανταπεξέρχεται στις τρέχουσες υποχρεώσεις της θα πρέπει να λαβαίνουμε υπόψη μας και τους παρακάτω παράγοντες, οι οποίοι την επηρεάζουν:

- Το ύψος των τρεχουσών λειτουργικών δαπανών.
- Η ύπαρξη ή όχι εποχικότητας στις πωλήσεις της.
- Η πιστοληπτική της ικανότητα από τις τράπεζες.

Ταμειακή ρευστότητα : ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει το λόγο των διαθεσίμων προς της βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και εκφράζει τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που είναι σε πρώτη ζήτηση. Η μέση ταμειακή ρευστότητα του συνολικού δείγματος διαμορφώνεται σε 12,9. Η διαφορά μπορεί να εξηγηθεί αφενός από το ποσοστό των υπηρεσιών δια μεταφοράς στο σύνολο του κύκλου εργασιών και αφετέρου από την πιστωτική πολιτική που ακολουθούν οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις έναντι του συνόλου των επιχειρήσεων. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η ANES με 12.87 , ακολουθεί η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου ΑΕ με 0,034

2.3.4 Χρηματοοικονομική Διάρθρωση των Επιχειρήσεων

Σύνολο υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια: ο μέσος όρος του αριθμοδείκτη <ξένων προς ίδια > του συνολικού δείγματος για την τετραετία 2008-2011 διαμορφώνεται σε 6,2561. Το χαμηλότερο μέσο όρο της τετραετίας εμφανίζει η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου ΑΕ με 2,2411 ενώ η ΑΝΕΣ με 4,015.

Μέσο μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια: ο μέσος όρος του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη για το συνολικό δείγμα των επιχειρήσεων την τετραετία 08-11 διαμορφώνεται σε 2,181. Τη χαμηλότερη τιμή αυτού του δείκτη εμφανίζει η ΑΝΕΣ . (0,812) , και τέλος η Ναυτιλιακή Μεταφορική Ζακύνθου ΑΕ (1,369).

2.3.5 Αριθμοδείκτες Καθαρού περιθωρίου ή Καθαρού κέρδους

Ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που πετυχαίνει η οικονομική μονάδα από τις πωλήσεις της, δηλαδή μας πληροφορεί για το κέρδος που έχει από τις λειτουργικές της δραστηριότητες.

Προκύπτει διαιρώντας τα καθαρά λειτουργικά κέρδη μιας περιόδου με το σύνολο των καθαρών πωλήσεων της ίδιας περιόδου. Στα καθαρά λειτουργικά κέρδη δεν περιλαμβάνονται τα τυχόν μη λειτουργικά έσοδα και κέρδη, όπως είναι για παράδειγμα προσωρινές επενδύσεις ή κληρώσεις λαχμών κ.λ.π. καθώς επίσης και τα μη λειτουργικά έξοδα και ζημίες όπως είναι για παράδειγμα ζημίες από πυρκαγιά

Συνεπώς:

Αριθμοδείκτης Καθαρού περιθωρίου Ή καθαρού κέρδους	= 100X	Καθαρά λειτουργικά κέρδη
		Καθαρές πωλήσεις

Ωστόσο, ενδέχεται τα συγκεκριμένα στοιχεία να επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το τελικό αποτέλεσμα και για αυτό το λόγο αρκετές φορές προκειμένου να υπολογίσουμε τον παραπάνω αριθμοδείκτη λαμβάνουμε υπόψη τα καθαρά κέρδη της χρήσης. Τα τελευταία προκύπτουν προσθέτοντας τα διάφορα έσοδα και αφαιρώντας τα διάφορα έξοδα.

Συνεπώς:

Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου	= 100X	$\frac{\text{Καθαρά Κέρδη Χρήσης}}{\text{Καθαρές Πωλήσεις}}$
Η' καθαρού Κέρδους		

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε από την Η ANEΣ έχει -12,52% ενώ η Ναυτιλιακή μεταφορική Ζακύνθου έχει 2,79% αυτό σημαίνει πως η ANEΣ είναι ζημιογόνα επιχείρηση ενώ η Ναυτιλιακή μεταφορική Ζακύνθου έχει ένα ποσοστό κέρδους της τάξης των 2.79%.

Όσο μεγαλύτερος είναι ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους τόσο πιο επικερδής είναι η οικονομική μονάδα.

Πρόκειται για έναν αριθμοδείκτη πολύ σημαντικό, αφού τόσο η διοίκηση της επιχείρησης όσο και πολλοί αναλυτές βασίζουν τις προβλέψεις τους για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη της τελευταίας επί του προβλεπόμενου ύψους των πωλήσεων και του ποσοστού καθαρού κέρδους.

2.3.6 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Πρόκειται για έναν ακόμη σημαντικό αριθμοδείκτη, ο οποίος παρουσιάζει την κερδοφορία μιας επιχείρησης και μαρτυράει κατά πόσο πραγματοποιήθηκε ο στόχος της για ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα.

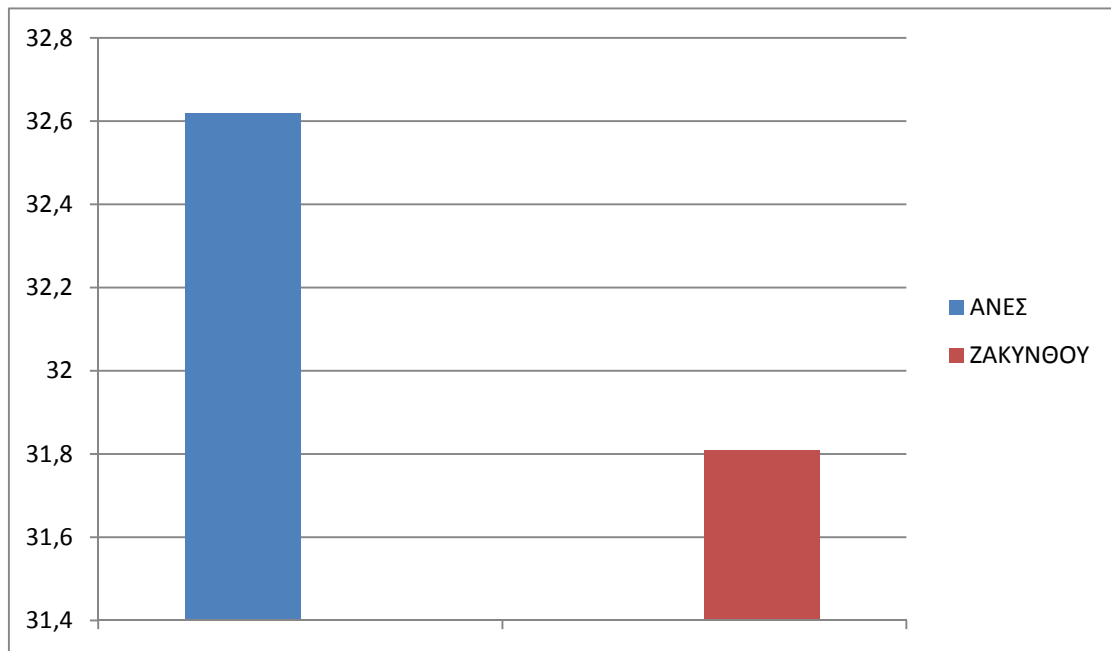
Προκύπτει αν διαιρέσουμε τα καθαρά λειτουργικά κέρδη χρήσης με το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης (μετοχικό κεφάλαιο+ αποθεματικά) .

Συνεπώς:

Αριθμοδείκτης		
Αποδοτικότητας	=100 X	Καθαρά Λειτουργικά
Ιδίων Κεφαλαίων		Κέρδη
		<hr/> Σύνολο Ιδίων κεφαλαίων

Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων των δύο επιχειρήσεων είναι: της ANES 0,3262 % ενώ της Ναυτιλιακής μεταφορικής Ζακύνθου Α.Ε. είναι 0,3181 % το έτος 2000. Επομένως πρώτη έρχεται η ANES με 32,62 % και ακολουθεί η Ναυτηλιακή μεταφορικής Ζακύνθου με 31,81 %.

Γράφημα 4: Αποδοτικότητα Ίδιων Κεφαλαίων



Πηγή: hellastat δική μου επεξεργασία

Επειδή πολλές φορές, μέσα στη διάρκεια της χρήσης, παρατηρείται αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με ποικίλους τρόπους, όπως για παράδειγμα είναι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με μετρητά ή η αναπροσαρμογή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων, είναι απαραίτητος ο εκ νέου, υπολογισμός του ύψους των ιδίων κεφαλαίων που απασχολήθηκαν στη διάρκεια της λογιστικής χρήσης. Για αυτόν τον υπολογισμό λαμβάνουμε υπόψη το χρονικό εκείνο σημείο στο οποίο μεταβλήθηκαν τα ίδια κεφάλαια καθώς επίσης και το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί έως το τέλος της λογιστικής χρήσης.

Πιο συγκεκριμένα δύο είναι οι επικρατέστεροι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται και είναι οι εξής :

1. Πραγματικό Ύψος των Ιδίων Κεφαλαίων
2. Μέσος Όρος των Ιδίων Κεφαλαίων

Για να χρησιμοποιήσουμε την πρώτη μέθοδο, δηλαδή αυτή του πραγματικού ύψους των ιδίων κεφαλαίων, θα πρέπει να γνωρίζουμε τον ακριβή χρόνο που μεταβλήθηκαν τα ίδια κεφάλαια. Έτσι μπορούμε να υπολογίσουμε με μεγάλη ακρίβεια τον πραγματικό χρόνο χρησιμοποίησης των νέων κεφαλαίων.

Πιο συγκεκριμένα προσθέτουμε στο αρχικό μας κεφάλαιο το γινόμενο των νέων κεφαλαίων επί τον αριθμό των ημερών ή των μηνών που αυτά χρησιμοποιήθηκαν από την επιχείρηση και το ποσό αυτό το διαιρούμε με τον αριθμό των ημερών ή των μηνών χρήσης. Με αυτό τον τρόπο γνωστοποιείται σε μας το πραγματικό ύψος των συνολικών κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκαν από την επιχείρηση, μέσα στη λογιστική χρήση

Συνεπώς:

Πραγματικό Ύψος Κεφαλαίων	= Αρχικό Κεφάλαιο +	Μεταβολή ιδίων Κεφαλαίων X αριθμό μηνών
		<hr/> 12 μήνες ή 365 μέρες

Στην περίπτωση που παρατηρείται αξιοσημείωτη διαφορά μεταξύ των κεφαλαίων αρχής και τέλους χρήσης, αλλά δεν γνωρίζουμε τον ακριβή χρόνο μεταβολής τους χρησιμοποιούμε την δεύτερη περίπτωση, δηλαδή αυτή του μέσου όρου των ιδίων κεφαλαίων.

Εδώ, προκειμένου να υπολογίσουμε το πραγματικό ύψος των χρησιμοποιούμενων κεφαλαίων στη διάρκεια της λογιστικής χρήσης, λαμβάνουμε τον μέσο όρο των κεφαλαίων στην αρχή και στο τέλος της λογιστικής χρήσης και διαιρούμε το άθροισμα τους

με δύο. Δηλαδή κάνουμε την υπόθεση ότι η εισροή νέων κεφαλαίων έλαβε χώρα στα μέσα της λογιστικής χρήσης.

Συνοπώς

Πραγματικό ύψος Ιδίων κεφαλαίων	=	$\frac{\text{Ιδία κεφάλαια Αρχής} + \text{Ιδία Κεφάλαια Τέλους}}{2}$
---------------------------------------	---	--

Η διαφορετικά

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

2.3.7 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων μας δείχνει την αποδοτικότητα μιας οικονομικής μονάδας, ανεξάρτητα από τις πηγές προελεύσεως των κεφαλαίων της.

Παράλληλα μας δείχνει:

1. Την ικανότητα της οικονομικής μονάδας για πραγματοποίηση κερδών
2. Τον τρόπο που η διοίκηση κάνει χρήση των ιδίων και ξένων κεφαλαίων
3. Το αποτέλεσμα που πετυχαίνει

Δηλαδή ο αριθμοδείκτης αυτός μας ενημερώνει για την κερδοφόρα δυναμικότητα των συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων στην

επιχείρηση, είτε για το σύνολο της τελευταίας είτε για τμήματά της.

Προκύπτει αν διαιρέσουμε τα καθαρά κέρδη της επιχείρησης (πριν αφαιρέσουμε τους τόκους και τα υπόλοιπα χρηματοοικονομικά έξοδα) με τα συνολικά απασχολούμενα σε αυτήν κεφάλαια για τη συγκεκριμένη χρήση.

Συνοπώς:

Αριθμοδείκτης αποδοτικότητα		Καθαρά Κέρδη Εκμ/σης + χρημ/κά έξοδα
Απασχολούμενων Κεφαλαίων	= 100 X	Σύνολο Απασχολούμενων κεφαλαίων

Εδώ πρέπει να διευκρινίσουμε ότι ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης θεωρείται από τους σημαντικότερους για τους εξής λόγους:

1. Ο υπολογισμός της αποδοτικότητας του συνόλου των απασχολούμενων κεφαλαίων αποτελεί, κατά κάποιο τρόπο, κατευθυντήρια γραμμή στις περιπτώσεις που μια επιχείρηση σκοπεύει να προχωρήσει στην εξαγορά άλλης ή άλλων επιχειρήσεων ή έστω να αναλάβει νέες δραστηριότητες.
2. Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μπορεί εύκολα να μηδενιστεί σε εκείνη την περίπτωση που η οικονομική μονάδα αντιμετωπίζει μια κρίση.
3. Ένας μόνιμα χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων μπορεί να αποτελεί ένδειξη για

ενδεχόμενη διακοπή της δραστηριότητας της οικονομικής μονάδας.

4. Αν ο αριθμοδείκτης αυτός είναι χαμηλότερος από το κόστος των δανειακών κεφαλαίων, μια αύξηση αυτών θα προκαλέσει την μείωση των κερδών ανά μετοχή της οικονομικής μονάδας.

2.3.8 Αριθμοδείκτης Οικονομικής Μόχλευσης

Ο αριθμοδείκτης οικονομικής μόχλευσης μετρά την επίδραση που έχουν τα ξένα , δανειακά κεφάλαια στα κέρδη μιας οικονομικής μονάδας.

Προκύπτει διαιρώντας την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με την αποδοτικότητα του συνόλου των απασχολούμενων στην οικονομική μονάδα κεφαλαίων

Συνεπώς:

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

Η επίδραση των δανειακών κεφαλαίων στα κέρδη μιας οικονομικής μονάδας είναι θετική και επωφελής, όταν η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι μεγαλύτερη από την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι μεγαλύτερη από την αποδοτικότητα του συνόλου των απασχολούμενων κεφαλαίων. Μέσα από τη διαφορά αυτή βλέπουμε την επίδραση που ασκεί η χρησιμοποίηση των δανειακών κεφαλαίων επάνω στην αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της οικονομικής μονάδας.

Όταν ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης είναι μεγαλύτερος από τη μονάδα η χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων είναι επωφελής για την οικονομική μονάδα. Στην αντίθετη περίπτωση που είναι μικρότερος της μονάδας η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της οικονομικής μονάδας είναι αρνητική, που σημαίνει ότι η επιχείρηση δανείζεται με επαχθείς όρους. Τέλος όταν είναι ίσος με τη μονάδα η επίδραση των ξένων κεφαλαίων στα κέρδη της οικονομικής μονάδας είναι μοναδική.

Συμπεράσματα

Οπότε σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε για της δύο αυτές επιχειρήσεις μπορούμε να αναλύσουμε και να διακρίνουμε πια επιχείρηση είναι πιο κερδοφόρα για τα έτη 2008-2011 με έτος βάσης το 2000. Αυτό που μπορούμε να καταλάβουμε από τα στοιχεία μας είναι πως και για της δύο επιχειρήσεις υπήρξε μια περίοδος μεγάλου κέρδους και αυτό φαίνεται από της ζημιές χρήσης που είχαν με βάση έτους το 2000, οι εταιρείες το 2008-2011. Πιο συγκεκριμένα οι Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Σύμης (ΑΝΕΣ) είχε κέρδη μέχρι το 2008 από το 2009-2011 υπήρχαν μόνο ζημιές με αποτέλεσμα το τελευταίο ταξίδι του καραβιού Πρωτέας που ανήκει στην ναυτιλιακή εταιρία ΑΝΕΣ να

πραγματοποιηθεί τον Απρίλιο του 2013 και να κλείσει λόγο κακής διαχείρισης του κεφαλαίου της, την εποχή που ανθούσε οικονομικά. Έκλεισε μια εταιρεία η οποία την περίοδο του 2000 και μετά είχε στην κατοχή της 2 τουριστικά επιβατικά καράβια, 1 πλοίο για επιβάτες και οχήματα, 2 ταχύπλοα επιβατικά για την διαδρομή Ρόδο – Σύμη και άγωνα γραμμή είχε επίσης και 1 πλοίο για επιβάτες και οχήματα για την διαδρομή Πειραιά - Αίγινα. Από κάποια στιγμή και μετά άρχισε να πουλά το ένα καράβι πίσω από το άλλο με αποτέλεσμα από το 2008 να έχει μείνει μόνο με 2 καράβια και με αρκετά χρέη, και επειδή ήταν το μόνο πλοίο της Σύμης διότι το άλλο εκτελούσε δρομολόγια Πειραιά- Αίγινα, τον τελευταίο χρόνο τα πετρέλαια του καραβιού τα πλήρωνε η Ιερά μονή Πανορμίτης Σύμης. Έχει καταφύγει σε διάλυση της εταιρείας αλλά λόγο μεγάλων χρεών δεν την αφήνουν να χρεοκοπήσει με αποτέλεσμα και τα δύο πλοία με όλο το προσωπικό να βρίσκεται σε διαδρομές του Πειραιά μέχρι να ξεχρεώσει αυτά που χρωστάει τουλάχιστον στο προσωπικό της.

Όσο αφορά την Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου ΑΕ είχε κέρδη το 2008-2009 και μεγάλες ζημίες το 2010 και το 2011 κατάφερε βάσει των στοιχείων που έχουμε να μικρύνει κατά πολύ την ζημιά που είχε τον προηγούμενο χρόνο αλλά παρόλα αυτά φαίνεται να μπορεί να ανταπεξέλθει από την δύσκολη οικονομική κατάσταση που έχει περιέλθει τα τελευταία 2 χρόνια δηλαδή το 2010-2011 διότι από τα στοιχεία μας βλέπουμε πως θα υπάρξει ανάπτυξη. Η Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου ΑΕ (ZANTE FERRIES) έχει στην κατοχή της 2 πλοία τα οποία είναι επιβατών και οχημάτων και κάνει δρομολόγια στο Ιόνιο πέλαγος.

Επομένως βάση των οικονομικών στοιχείων που έχουμε η πιο κερδοφόρα επιχείρηση από της Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Σύμης (ΑΝΕΣ) και της Ναυτιλιακής Μεταφορικής Εταιρείας Ζακύνθου ΑΕ (ZANTE FERRIES) είναι η δεύτερη με μεγάλη διαφορά μεταξύ τους. Με την βοήθεια των αριθμοδεικτών μπορούμε να διακρίνουμε καλύτερα πια εταιρεία από της δύο βρίσκεται σε καλύτερη οικονομική κατάσταση.

Βιβλιογραφία

- 1) Βασιλείου Δ, Ηρειώτης Ν:Χρηματοοικονομική Διοίκηση Θεωρία και Πρακτική Εκδόσεις Rosili ,Αθήνα 2008
- 2) Εμμανουήλ Ι Σακέλης : Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα
- 3) Γκίκα Χ.Δ. :Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων, εκδόσεις Αθήνα 2002
- 4) Νεγκάκης Ι. Χ. : Λογιστική Εταιριών
- 5) Θαλασσίνος Ι .Λ , Σταματόπουλος Β.Θ ,Χαρίσης Φ.Χ Επιχειρησιακή στατιστική

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- 1) Ελληνική Στατιστική Αρχή
www.statistics.gr
- 2) Wikipedia
- 3) www.rieas.gr
- 4) Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος
- 5) Ε.Λ.Ε.Σ.Μ.Ε άρθρο περιοδικού
- 6) : Ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- 7) : www.euretirio.com/2010/06/isologismos.html
. www.specisoft.gr/home/news/docs/Arthro_Isologismos_Erminia.pdf

8) <http://www.euretirio.com/2010/06/katastasi-apotelesmaton-xrasis.html#ixzz1dRJbtOCg>

9) <http://www.euretirio.com/2010/06/pinakas-diathesis-apotelesmaton.html#ixzz1dRJzYULW>

10) Πηγή: *ICAP – Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί*

11) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

12) hellastat