

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών
Επιστημών

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων
της Ναυτιλιακής Εταιρείας «ΣΑΛΑΜΙΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ» για τα έτη 2015-2017**

**Φοιτητής: Ορέστης - Ιωσήφ Ορφανός
(Α.Μ.:14875)**

Επιβλέπων Καθηγητής: κ. Ζακόπουλος Βασίλειος

Πειραιάς, 2019

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος **Ορέστης - Ιωσήφ Ορφανός**, του **Ιωάννη**, φοιτητής του Τμήματος **ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**, του **Α.Ε.Ι. Πειραιά Τ.Τ.**, πριν αναλάβω την εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας μου, δηλώνω ότι ενημερώθηκα για τα παρακάτω :

«Η Πτυχιακή Εργασία (Π.Ε) αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο του συγγραφέα, όσο και του Ιδρύματος και θα πρέπει να έχει μοναδικό χαρακτήρα και πρωτότυπο περιεχόμενο.

Απαγορεύεται αυστηρά οποιοδήποτε κομμάτι κειμένου της να εμφανίζεται αυτούσιο ή μεταφρασμένο από κάποια άλλη δημοσιευμένη πηγή. Κάθε τέτοια πράξη αποτελεί προϊόν λογοκλοπής και εγείρει θέμα Ηθικής Τάξης για τα πνευματικά δικαιώματα του άλλου συγγραφέα. Αποκλειστικός υπεύθυνος είναι ο συγγραφέας της Π.Ε, ο οποίος φέρει και την ευθύνη των συνεπειών, ποινικών και άλλων, αυτής της πράξης.

Πέραν των όποιων ποινικών ευθυνών του συγγραφέα, σε περίπτωση που το Ίδρυμα του έχει απονείμει Πτυχίο, αυτό ανακαλείται με απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος. Η Συνέλευση του Τμήματος με νέα απόφασή της, μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, του αναθέτει εκ νέου την εκπόνηση Π.Ε με άλλο θέμα και διαφορετικό επιβλέποντα καθηγητή. Η εκπόνηση της εν λόγω Π.Ε πρέπει να ολοκληρωθεί εντός τουλάχιστον ενός ημερολογιακού 6μήνου από την ημερομηνία ανάθεσής της. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18, παρ. 5 του ισχύοντος Εσωτερικού Κανονισμού.»

Ο Δηλών

Ημερομηνία

28/06/2019



Περιεχόμενα

Εισαγωγή - Σκοπός Εργασίας.....	7
Κεφάλαιο 1: Ο Κλάδος της Ναυτιλίας στην Ελλάδα	8
1.1 Γενικά για την Ναυτιλία	8
1.1.1 Οι Μεταφορές	8
1.1.2 Τα Θαλάσσια Μεταφορικά Μέσα	8
1.1.3 Η Εξέλιξη των Θαλάσσιων Μεταφορών	9
1.2 Ιστορική Αναδρομή της Ναυτιλίας στη Ελλάδα.....	10
1.2.1 Γενικά.....	10
1.2.2 Οι Παράγοντες Ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου	10
1.2.3 Ελληνικός και Ελληνόκτητος Στόλος	11
1.2.4 Σύνδεση με την Ελληνική Οικονομία	12
1.3 Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις	13
1.3.1 Μορφές	13
1.3.2 Συμπλοιοκτησία	14
1.3.3 Η Ναυτική Εταιρεία	16
1.3.4 Εταιρείες Λαϊκής Βάσης	17
1.3.5 Η Ειδική Ανώνυμη Εταιρεία	18
1.3.6 Αλλοδαπές Επιχειρήσεις.....	20
1.3.7 Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής	22
1.3.8 Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής.....	24
1.3.9 Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	25

Κεφάλαιο 2: Παρουσίαση εταιρείας «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ»	28
2.1 Εταιρικό Προφίλ & Ιστορική Αναδρομή	28
2.2 Εταιρική Διακυβέρνηση	31
2.3 Ο Στόλος της Εταιρείας	34
Κεφάλαιο 3: Εισαγωγή στους Αριθμοδείκτες	38
3.1 Αριθμοδείκτες	38
3.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	39
3.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας	40
3.2.2 Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας	41
3.2.3 Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας	41
3.3 Αριθμοδείκτες Αποτελέσματος / Δραστηριότητας	42
3.3.1 Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	43
3.3.2 Άλλοι Αριθμοδείκτες Κυκλοφοριακής Ταχύτητας	43
3.3.3 Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων	44
3.3.4 Μ.Ο. Πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων	45
3.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	45
3.4.1 Περιθώριο Μικτού Κέρδους	46
3.4.2 Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	46
3.4.3 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων	46
3.4.4 Απόδοση Παγίων	47
3.4.5 Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού	47
3.5 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	48
3.5.1 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια	49
3.5.2 Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό	49
3.5.3 Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού	49

Κεφάλαιο 4: Χρηματοοικονομική Ανάλυση

«ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ»	51
4.1 Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων και εξαγωγή δεικτών της εταιρείας	51
4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	52
4.1.1.1 Γενικής Ρευστότητας.....	52
4.1.1.2 Άμεσης Ρευστότητας.....	54
4.1.1.3 Ταμειακής Ρευστότητας.....	56
4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποτελέσματος / Δραστηριότητας.....	57
4.1.2.1 Ταχύτητας Κεφαλαίου Κίνησης.....	57
4.1.2.2 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	59
4.1.2.3 Ταχύτητας Πάγιου Ενεργητικού	60
4.1.2.4 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων.....	61
4.1.2.5 Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων	62
4.1.2.6 Μ.Ο. Πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων	63
4.1.2.7 Ταχύτητας Κυκλοφορούντος Ενεργητικού	65
4.1.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	66
4.1.3.1 Περιθώριο Μικτού Κέρδους.....	66
4.1.3.2 Περιθώριο Καθαρού Κέρδους.....	67
4.1.3.3 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων.....	68
4.1.3.4 Απόδοση Παγίων	69
4.1.3.5 Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού	70
4.1.4 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης.....	71
4.1.4.1 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια	71
4.1.4.2 Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό.....	73
4.1.4.3 Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού	74

Συμπεράσματα	75
Βιβλιογραφία	79
Παράρτημα.....	80

Εισαγωγή - Σκοπός Εργασίας

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε για την απόκτηση πτυχίου στη Χρηματοοικονομική και Λογιστική του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να παρουσιάσει και να δώσει στον αναγνώστη την δυνατότητα να κατανοήσει τις βασικές αρχές των χρηματοοικονομικών καταστάσεων καθώς και την ανάλυση τους με την χρήση αριθμοδεικτών. Για τον παραπάνω σκοπό χρησιμοποιήθηκε η ναυτιλιακή εταιρεία «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ».

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Γίνεται αναφορά από τότε που πρωτοεμφανίστηκε στην χώρα μας μέχρι και σήμερα που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας μας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση της εταιρείας «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ». Αυτό γίνεται με παρουσίαση της ιστορικής διαδρομής που ακολούθησε, τα χαρακτηριστικά της σήμερα καθώς και τι σκοπούς έχει για το μέλλον.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια εισαγωγή στους αριθμοδείκτες. Ειδικότερη μνεία αφιερώνεται πάνω στους σημαντικότερους αριθμοδείκτες και σε αυτούς που θα χρησιμοποιηθούν στο επόμενο κεφάλαιο για την άντληση των αποτελεσμάτων.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας για το διάστημα 2015-2017 με την βοήθεια των αριθμοδεικτών και η παρουσίαση των αποτελεσμάτων. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα συμπεράσματα πάνω σε αυτά και ένα σχόλιο πάνω στο σύνολο της εργασίας.

Για το πρακτικό μέρος της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν οι δημοσιευμένοι ισολογισμοί της εταιρείας για τις διαχειριστικές περιόδους 2015-2017.

Κεφάλαιο 1: Ο Κλάδος της Ναυτιλίας στην Ελλάδα

1.1 Γενικά για την Ναυτιλία

1.1.1 Οι Μεταφορές

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

Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι η ανάπτυξη των μεταφορών ωφελεί την επέκταση της καλλιέργειας της γης, την δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών κέντρων, την ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων, την δημιουργία ενιαίων αγορών, την μείωση του κόστους μεταφοράς που συμβάλλει στην μείωση της τιμής των αγαθών και τέλος στην τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς.¹

1.1.2 Τα Θαλάσσια Μεταφορικά Μέσα

Όλα τα μεταφορικά μέσα δεν συνέβαλαν ούτε συμβάλλουν με τον ίδιο τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη και την πολιτιστική πρόοδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της αναπτύξεως της

1 ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.21-22.

παγκόσμιας οικονομίας. Με την μεταφορά πρώτων υλών και τελικών αγαθών έχουν συμβάλει στην παγκοσμιοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή για την επίτευξη των παραπάνω άμεσων και έμμεσων ωφέλιμων αποτελεσμάτων. Αυτό συμβαίνει γιατί εμφανίζουν βασικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων μεταφορών, όπως ότι γιατί η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες, γιατί επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος, γιατί είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών και γιατί είναι ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων.

Τα αρνητικά στοιχεία των θαλάσσιων μεταφορών έχουν σχέση με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ναυτικά ατυχήματα ή από παράνομη ρίψη αποβλήτων των πλοίων στη θάλασσα.²

1.1.3 Η Εξέλιξη των Θαλάσσιων Μεταφορών

Με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και κινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Οι μεταφορές από την ξηρά γίνονταν κυρίως με ανθρώπους και αχθοφόρα ζώα. Την πρώτη αυτή περίοδο το έργο των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων περιοριζόταν στην μεταφορά φορτίων μικρών σε όγκο, αλλά μεγάλης αξίας.

Σημαντικοί σταθμοί στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων μπορούν να χαρακτηρισθούν η χρησιμοποίηση του μετάλλου, η χρησιμοποίηση του ατμού, η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσης, η

² ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.25-26.

εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού και πιο πρόσφατα η χρήση της πυρηνικής ενέργειας.³

1.2 Ιστορική Αναδρομή της Ναυτιλίας στη Ελλάδα

1.2.1 Γενικά

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με παράδοση και γνώση των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλιακής αγοράς κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά με συγκριτικό πλεονέκτημα. Η ελληνική ναυτιλία διακρίνεται για τις υψηλές επιδόσεις της που αναγνωρίζονται διεθνώς από δεκαετίες και οφείλονται στην επιχειρηματικότητα, ικανότητα στη διαχείριση και άμεση προσαρμογή σε κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά γεγονότα.

Σύμφωνα με τον αγγλικό ναυλομεσιτικό οίκο «Gibson» το 46% του βρετανικού στόλου δεξαμενόπλοιων ελέγχεται από Έλληνες που κατοικοεδρεύουν στο City του Λονδίνου. Στην ετήσια λίστα της Lloyd's List με τους 100 ανθρώπους που άσκησαν τη μεγαλύτερη επιρροή στη παγκόσμια ναυτιλία για το 2012 υπάρχουν δεκατέσσερις Έλληνες εφοπλιστές. Στην ίδια λίστα περιλαμβάνονται τρεις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ανάμεσα στις είκοσι με τους μεγαλύτερους στόλους στην αγορά.⁴

1.2.2 Οι Παράγοντες Ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου

Η γρήγορη μεταπολεμική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα της μεγάλης αύξησης των θαλάσσιων μεταφορών μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο, της ναυτικής παράδοσης και εμπειρίας των Ελλήνων ναυτικών, της πολιτικής κινήτρων που εφάρμοσε το Ελληνικό κράτος για το εφοπλιστικό κεφάλαιο, της γεωγραφικής θέσης της χώρας και τέλος της σύνδεσης του εφοπλιστικού κεφαλαίου με το

³ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.26-28.

⁴ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.37-38.

διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο. Επίσης οι ελληνικές τράπεζες βοήθησαν την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου, με την χρηματοδότηση και την παροχή χαμηλότοκων επισκευαστικών δανείων για τα πλοία που επισκευάζονται στα ελληνικά ναυπηγεία. Σήμερα όμως η έλλειψη χρηματοοικονομικής σταθερότητας και χρηματοδότησης της αγοράς από τις τράπεζες λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι τελευταίες δυσχεραίνει τη λειτουργία της πρωτογενούς και δευτερογενούς αγοράς πλοίων.⁵

1.2.3 Ελληνικός και Ελληνόκτητος Στόλος

Στον ελληνικό στόλο περιλαμβάνονται τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Τα τελευταία χρόνια διαπιστώνουμε ότι το σύνολο των πλοίων που είναι υπό ελληνική σημαία ο αριθμός τους είναι περίπου σταθερός. Συγκεκριμένα για τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια παρατηρούμε ότι η μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυξήθηκε κατά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων. Στο σύνολο των πλοίων περιλαμβάνονται και τα λοιπά πλοία που είναι ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, πλωτοί γερανοί, τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων κλπ.

Ελληνόκτητος στόλος είναι ο στόλος Ελλήνων πλοιοκτητών που βρίσκονται υπό ελληνική και ξένες σημαίες. Οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα που αντιπροσωπεύει το 16% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Είναι επίσης ο νεότερος. Τα πλοία είναι όλων των τύπων, μεγεθών, σημαιών και ηλικίας που τα διαχειρίζονται 690 ναυτιλιακές το 2013, 718 εταιρείες το 2012, 762 το 2011 και 785 το 2010. Μέσα στην τετραετία 2010-2013 μειώθηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών κατά 12%.⁶

⁵ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.38-39.

⁶ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.40-45.

1.2.4 Σύνδεση με την Ελληνική Οικονομία

Η ελληνική ναυτιλία είναι ο ισχυρότερος πυλώνας της εθνικής οικονομίας μας με ηγετική θέση στις παγκόσμιες μεταφορές. Η ναυτιλία δρα πολλαπλασιαστικά για την ελληνική οικονομία, δεδομένης της ικανότητας της να δημιουργεί έσοδα και θέσεις εργασίας. Συμμετέχει στο ΑΕΠ της χώρας, στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε τη σύνδεση του εμπορικού στόλου με τα ελληνικά ναυπηγεία, η οποία όμως δεν είναι τόσο στενή και δεν στάθηκε ικανή να βοηθήσει στη βιωσιμότητα των μεγάλων κυρίως ναυπηγείων. Μεγαλύτερη είναι η σύνδεση του εμπορικού στόλου με τα μικρότερα ναυπηγεία της επισκευαστικής βάσης Περάματος, στα οποία πραγματοποιούνται σημαντικές επισκευές κυρίως λόγω του χαμηλού κόστους.

Η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση ναυτιλιακού συναλλάγματος εστιάζεται στο 2004, έτος σταθμός για την Ελλάδα με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων. Το 2009 είναι το μοναδικό έτος που υπήρξε σημαντική μείωση ναυτιλιακού συναλλάγματος και μάλιστα με το σημαντικό ποσοστό των 29,37%. Η μείωση αυτή έχει εστία την οικονομική κρίση που έχει ξεσπάσει. Από την άλλη πλευρά όμως, υπάρχει μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου με σταθερή αύξηση της ζήτησης στα μεταφερόμενα φορτία που είναι συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της βασικής υποδομής της Κίνας, Ινδίας, Βραζιλίας και άλλων χωρών.

Η αύξηση της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας των πλοίων έχει οδηγήσει σε μεγάλη πτώση τους ναύλους, την αξία των μεταχειρισμένων πλοίων και τα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Από το ναυτιλιακό κύκλο εκτιμάται ότι η κρίση στη ναυτιλία είναι παροδική γιατί η ανάπτυξη των χωρών της Ασίας δεν είναι παροδικό φαινόμενο. Όσων αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρώπη, με πρώτη τη Δανία και Τρίτη τη Νορβηγία. Από στοιχεία της Τράπεζας Ελλάδος

προκύπτει ότι το 2009 οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών αντιπροσωπεύουν το 5,68% του ΑΕΠ και καλύπτουν το 30,58 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Το 2008 αντιπροσώπευαν το 7% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στην Ε.Ε. ήταν μόλις 1%.

Επίσης η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η πλέον ανταγωνιστική διεθνώς, καθώς το μέσο λειτουργικό κόστος του ελληνόκτητου πλοίου είναι 23% χαμηλότερο από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Παράλληλα, οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων.⁷

1.3 Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

1.3.1 Μορφές

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με τη μορφή ατομικής επιχείρησης, προσωπικής εταιρείας, ανώνυμης εταιρείας, εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, συμπλοιοκτησίας, ναυτικής εταιρείας, εταιρείας λαϊκής βάσης, ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας, αλλοδαπής επιχείρησης, ναυτιλιακής εταιρείας πλοίων αναψυχής και εταιρείας ιδιωτικών πλοίων αναψυχής.

Οι ατομικές επιχειρήσεις αποτελούσαν στο παρελθόν διαδεδομένη μορφή δράσης στις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μικρών επιχειρηματιών. Η αύξηση του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιόρισε πολύ τη μορφή της ατομικής επιχείρησης.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σπάνια λειτουργούν με τη μορφή της προσωπικής εταιρείας γιατί η μορφή αυτή δεν αρμόζει στις θαλάσσιες μεταφορές κυρίως λόγω του απεριόριστου της ευθύνης των εταιρειών.

⁷ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.47-50.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν με τη μορφή νομικών προσώπων όπου η εταιρική περιουσία είναι διαφορετική από αυτή των μετόχων ή εταίρων και επιδιώκουν ορισμένο σκοπό.

Ο Έλληνας ναυτικός επιχειρηματίας, συνήθως συνιστά κεφαλαιουχική εταιρεία και αποκτά ένα πλοίο. Εάν αγοράσει άλλο πλοίο, συνιστά άλλη εταιρεία. Κάθε εταιρεία είναι ιδιοκτησία ενός μόνο πλοίου. Αυτή είναι η συνηθισμένη ναυτιλιακή πρακτική και έτσι ο επιχειρηματίας δεν βάζει δε κίνδυνο την προσωπική του περιουσία. Εάν μια εταιρεία δεν είναι αποδοτική οικονομικά, δεν θα συμπαρασύρει και τις άλλες, αφού είναι διαφορετικά νομικά πρόσωπα. Η εταιρεία που ιδρύει έχει κεφάλαιο συνήθως ίσο με το ελάχιστο όριο που απαιτεί ο νόμος.

Οι μορφές της ΑΕ και ΕΠΕ επειδή έχουν αυστηρούς όρους συστάσεως και λειτουργίας δεν <<ταιριάζουν>> με τη λειτουργία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ελληνική ναυτιλία ανασυγκροτήθηκε και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ύψωσαν τις λεγόμενες σημαίες ευκολίας. Οι εταιρείες αυτές συνιστώνται και λειτουργούν απλά, απαιτούν μικρό κεφάλαιο, έχουν ανώνυμες μετοχές κλπ, με συνέπεια να υπάρχει χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης.

Οι μορφές της Ανώνυμης Εταιρίας και της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, με τις οποίες λειτουργούν ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι γνωστές από το Εμπορικό Δίκαιο.⁸

1.3.2 Συμπλοιοκτησία

Επειδή η εκμετάλλευση του πλοίου ενέχει κινδύνους επιδιώχθηκε ο επιμερισμός τους σε περισσότερα πρόσωπα, τους συνιδιοκτήτες. Είναι ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης που εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο και δεν συνιστά εταιρική μορφή. Συμπλοιοκτησία υπάρχει όταν οι συγκύριοι πλοίου συνεκμεταλλεύονται

⁸ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.71-72.

αυτό. Χαρακτηριστικά αποτελούν τη συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου και την ένωση των συμπλοιοκτητών με σκοπό την εκμετάλλευση του.

Για την κατάρτιση της σύμβασης το πλοίο διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικά ίσες. Η ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη συνδέεται με την έννοια της μερίδας συμπλοιοκτησίας που είναι το ποσοστό συμμετοχής του συμπλοιοκτήτη στην συγκυριότητα του πλοίου. Κάθε συμπλοιοκτήτης ανάλογα με την μερίδα συμμετοχής του έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημιές του πλοίου και έναντι τρίτων.

Οι συμπλοιοκτήτες αποφασίζουν με πλειοψηφία του συνόλου των μεριδίων και κάθε συμπλοιοκτήτης δεν έχει από το νόμο εξουσία ατομικής διαχείρισης της συμπλοιοκτησίας, ακόμη κι αν είναι κύριος της πλειοψηφίας του συνόλου των μεριδίων στο πλοίο.

Επειδή η ανάμιξη όλων των συμπλοιοκτητών κάνει τη διαχείριση του κοινού πλοίου δύσκολη γι' αυτό συνήθως αυτή ανατίθεται σε άλλους, συμπλοιοκτήτες ή μη. Η ανάθεση γίνεται με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ όλων των συμπλοιοκτητών και του διαχειριστή ή με απόφαση των συμπλοιοκτητών που λαμβάνεται με πλειοψηφία του συνόλου των μεριδίων. Ο διαχειριστής έχει την εξουσία για κάθε ενέργεια που είναι σχετική με τη διαχείριση της συμπλοιοκτησίας.

Η συμπλοιοκτησία λύεται εάν παρέλθουν όλες οι μερίδες σ ένα πρόσωπο, εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου, σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά τη σύσταση, όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία και εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της. Κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί ελεύθερα να μεταβιβάσει τη μερίδα συμπλοιοκτησίας του. Η πλειοψηφία για τη λήψη των αποφάσεων σχηματίζεται με βάση τις μερίδες και όχι τα πρόσωπα. Γεγονότα που αφορούν τα πρόσωπα των

συμπλοιοκτητών όπως ο θάνατος, η ανικανότητα, η πτώχευση, δεν επιφέρουν λύση της συμπλοιοκτησίας.⁹

1.3.3 Η Ναυτική Εταιρεία

Η ναυτική εταιρεία αποτελεί ειδική μορφή ανώνυμης εταιρείας. Συνιστάται για ορισμένο χρόνο και έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή διαχείριση εμπορικών πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας, καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά, τα ναυταθλητικά πλοία και τα πλοία αναψυχής, ενώ περιλαμβάνονται τα στατικά ναυπηγήματα που ο νόμος τα εξομοιώνει με πλοία.

Η Ναυτική Εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως. Η σύμβαση περιλαμβάνει την επωνυμία, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας, το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές, περί του διοικητικού συμβουλίου, περί της γενικής συνέλευσης, τα δικαιώματα των μετόχων και τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας. Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις "Ναυτική Εταιρεία" ή τα αρχικά "Ν.Ε.". Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας και συνιστάται για ορισμένο χρόνο.

Η Ν.Ε. διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο έχει τουλάχιστον τρία μέλη, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ορίζονται στο καταστατικό ή εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται τουλάχιστον μια φορά το χρόνο στην έδρα της εταιρείας ή σε άλλο τόπο. Τα καθαρά κέρδη διατίθεται ελεύθερα, ύστερα από απόφαση της γενικής συνέλευσης, χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού. Η Ναυτική Εταιρεία λύεται με την λήξη του χρόνου

⁹ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.73-75.

διάρκειάς της, με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με κήρυξη αυτής σε πτώχευση. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της Ναυτικής Εταιρείας. Οι Ναυτικές Εταιρείες υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων - εξόδων. Ο νόμος προβλέπει σύνταξη ισολογισμού από το Δ.Σ. στο τέλος της εταιρικής χρήσης, δεν επιβάλλει όμως τη δημοσίευσή του.¹⁰

1.3.4 Εταιρείες Λαϊκής Βάσης

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν με τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Για αυτές τις εταιρείες θα πρέπει να ισχύει ότι οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές και μη προνομιούχες μετοχές και διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, όλες οι κοινές και προνομιούχες μετοχές είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών, στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνιστάται εποπτικό συμβούλιο που έχει τουλάχιστον τρία μέλη και τέλος αν η εταιρεία διαλυθεί οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας.

Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή μια κοινότητα, μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή η κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι, που είναι φυσικά πρόσωπα, πρέπει να

¹⁰ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.76-80.

είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας ή κατοικούν στο νομό ή κατάγονται από το νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα.

Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται, ως προς τη φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους, με τις εταιρείες, των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο.¹¹

1.3.5 Η Ειδική Ανώνυμη Εταιρεία

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους προβλέπεται, ότι η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό που προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων γίνεται με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Για να προσελκύσει τη νηολόγηση στην Ελλάδα αλλοδαπών πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες ο νόμος «περί επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», επέτρεψε τη νηολόγηση, ως κεφαλαίων εξωτερικού για τις παραγωγικές επενδύσεις, και πλοίων ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 1500 κόρους που ανήκουν σε Έλληνες ή αλλοδαπές εταιρείες των οποίων τα κεφάλαια ελέγχονται από Έλληνες σε ποσοστό μεγαλύτερο από 50%.

Έτσι θεσμοθετήθηκε στην πράξη η «Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία» με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευση πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού. Η εταιρεία συνιστάται κατά το δίκαιο της αλλοδαπής πολιτείας όπου και έχει κατά το καταστατικό την έδρα της, για την αγορά ή την ναυπήγηση πλοίου και την νηολόγησή του στην Ελλάδα ως κεφαλαίου εξωτερικού επ' ονόματι της αλλοδαπής εταιρείας. Η αλλοδαπή αυτή εταιρεία έχει συνήθως την πραγματική της έδρα στην Ελλάδα, διότι η διοίκησή της ασκείται συνήθως την πραγματική της έδρα στην Ελλάδα. Ο μισθός των αλλοδαπών ναυτικών διαμορφώνεται με βάση τις συλλογικές συμβάσεις της χώρας προέλευσής τους.

¹¹ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.80-82.

Σύμφωνα με τον ίδιο νόμο οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται είναι για αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό ή για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου αυτού, και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα. Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της ελληνικής σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται για το σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, νηολόγηση, και εκμετάλλευση πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού) φέρουν υποχρεωτικά τον τίτλο «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και τη λειτουργία τους ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ των επενδυτών και του Ελληνικού κράτους που λέγεται «έγκριτη πράξη». Οι πράξεις αυτές επιτρέπουν την εκμετάλλευση πλοίων που βρίσκονται κάτω από ξένη σημαία και άνω των 1.500 κόνων, που εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο με μια ιδιαίτερη μορφή Α.Ε. ως εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού. Το πλοίο εφοδιάζεται με ελληνικό έγγραφο εθνικότητας που φυλάσσεται στο πλοίο και αποδεικνύει την εθνικότητα και όχι την κυριότητα.

Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρείες αυτές (όπως απαλλαγή από φόρους, χαρτόσημα, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών, κ.α.) και οι υποχρεώσεις απέναντι στο ελληνικό δημόσιο. Επίσης ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών που αφορούν το κεφάλαιο της εταιρείας, τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης, την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού, τη διάθεση των κερδών και το είδος των μετόχων και τα δικαιώματα των μετόχων κ.α.

Από τον μικρό αριθμό των ειδικών αυτών ναυτιλιακών εταιρειών αποδεικνύεται ότι στην πράξη δεν λειτούργησε όπως προβλεπόταν. Ο κύριος λόγος είναι ότι τα ελληνικά δικαστήρια θεώρησαν άκυρες τις εταιρείες αυτές εάν είχαν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα. Η νομολογία έκρινε ότι αυτές οι αλλοδαπές εταιρείες δεν διέπονται από

το δίκαιο της αναγραφόμενης στο καταστατικό έδρας τους αλλά από το δίκαιο της πραγματικής έδρας, δηλαδή του τόπου όπου ασκείται η διοίκησή τους και λαμβάνονται οι αποφάσεις που πραγματώνουν το σκοπό τους.¹²

1.3.6 Αλλοδαπές Επιχειρήσεις

Εξωχώρια ή υπεράκτια ή offshore εταιρεία θεωρείται η εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση τη νομοθεσία της οποίας δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης. Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα αλλοδαπές επιχειρήσεις που απασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία.

Οι αλλοδαπές αυτές επιχειρήσεις πρέπει να ασχολούνται αποκλειστικώς με την εκτέλεση εργασιών, των οποίων το αντικείμενο είναι εκτός των ορίων της Ελληνικής Επικράτειας ή με την παροχή υπηρεσιών προς την ποντοπόρο ή μεσογειακή ναυτιλία. Προϋπόθεση είναι να υπάρχει στην αλλοδαπή, επιχείρηση που λειτουργεί νόμιμα με οποιοδήποτε νομικό τύπο. Για την εγκατάσταση τους στην Ελληνική Επικράτεια πρέπει να υπάρχει άδεια εγκατάστασης (υποβάλουν σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) που παρέχεται μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η δυνατότητα αυτή παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιαδήποτε χωρητικότητας. Εξαιρούνται ρητά τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν ταξίδια εσωτερικού.

¹² ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.82-86.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, τέλη, χαρτόσημα, εισφορές, ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος για το εισόδημα που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών. Η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος των κερδών, που αποκτά γραφείο ή υποκατάστημα αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης που εγκαθίστανται στην Ελλάδα περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο στα κέρδη που προκύπτουν από τις εργασίες που αναφέρονται και όχι σε άλλα εισοδήματα, που πιθανόν αποκτώνται από τα γραφεία ή τα υποκαταστήματα αυτά στην Ελλάδα. Ακόμη απαλλάσσονται από το ΦΠΑ οι εφοδιασμοί των πλοίων και πλωτών μέσων που χρησιμοποιούνται στην εμπορική ναυσιπλοΐα. Για τα άλλα τιμολόγια που λαμβάνουν οι αλλοδαπές εταιρείες και περιέχουν ΦΠΑ μπορούν να ζητήσουν την επιστροφή του, επειδή δεν μπορούν να τον συμψηφίσουν.

Για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις οι επιχειρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος, με υποχρεωτικά εκχωρητέου, τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους στην Ελλάδα, το ύψος των οποίων πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια ΗΠΑ και όλες τις δαπάνες τους γενικά στην Ελλάδα.

Η εμφάνιση αυτών των εταιρειών αριθμεί πολλά χρόνια γιατί τα ονόματα των εταιρειών δε δημοσιοποιούνται και δεν εμφανίζονται σε κανένα επίσημο έγγραφο, γιατί οι μετοχές είναι κατά κανόνα ανώνυμες, μεταβιβάζονται ελεύθερα χωρίς φορολογία με παράδοση τίτλων, γιατί υπάρχει ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των κερδών ή και απαλλαγή φορολογίας, γιατί η διαδικασία σύστασης είναι σύντομη, το κόστος χαμηλό και το απαιτούμενο κεφάλαιο είναι ελάχιστο, γιατί υπάρχει ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων χωρίς συναλλαγματικούς περιορισμούς, γιατί δεν υπάρχει τεκμήριο κατά την αγορά παγίων και γιατί μπορεί να συσταθεί με έναν μόνο μέτοχο.¹³

13 ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.86-88.

1.3.7 Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίων αναψυχής με Ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά. Η ΝΕΠΑ είναι εμπορική και μπορεί να συμμετέχει σε άλλες ΝΕΠΑ.

Η σύμβαση με την οποία συνιστάται η ΝΕΠΑ καταρτίζεται εγγράφως από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής που τηρείται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Η ΝΕΠΑ αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώριση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής που είναι δημόσιο έγγραφο. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας, το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές, το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητες τους, τα δικαιώματα των μετόχων και τέλος τον τρόπο διάλυσης και εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Η ΝΕΠΑ έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό. Η διάρκεια δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των τριάντα ετών. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την ίδρυσή της είναι το ποσό των 10.000 ευρώ. Το κεφάλαιο της ΝΕΠΑ αναλαμβάνεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται στο σύνολό του, σε μετρητά, στο ταμείο της εταιρείας, κατά τη σύσταση της. Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη του ενός ευρώ. Τα δικαιώματα του μετόχου που πηγάζουν από τη μετοχή είναι ανάλογα προς το ποσοστό του κεφαλαίου που αντιπροσωπεύει η μετοχή. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην αξία των μετοχών του.

Οι μετοχές της ΝΕΠΑ είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες και ενσωματώνονται σε τίτλο της μιας ή περισσότερων μετοχών. Επιτρέπεται με το καταστατικό να επιβάλλονται περιορισμοί στη μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών. Στην περίπτωση αυτή η σχετική διάταξη του καταστατικού αναγράφεται πάνω στον τίτλο της μετοχής.

Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της ΕΕ ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο να αποκτούν έμπρακτα δικαιώματα επί μετοχών ΝΕΠΑ. Κατ' εξαίρεση μπορεί να οριστεί με το καταστατικό ότι τα παραπάνω φυσικά ή νομικά πρόσωπα, μπορούν να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα σε μετοχές που αντιπροσωπεύουν συνολικά ποσοστό μικρότερο από το 50% του εκάστοτε εταιρικού κεφαλαίου.

Επιτρέπεται να ορίζεται στο καταστατικό ότι το διοικητικό συμβούλιο ή η γενική μπορούν να αποφασίζουν την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της εταιρείας μέχρι του συνολικού ποσού που αναφέρεται στο καταστατικό, με έκδοση νέων μετοχών. Στο καταστατικό ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αυτής της αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου. Η καταβολή του ποσού της αύξησης γίνεται σε μετρητά. Η ΝΕΠΑ διοικείται και αντιπροσωπεύεται από το διοικητικό της συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από τρία τουλάχιστον μέλη, μετόχους ή μη. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων.

Η θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου είναι τριετής, εκτός αν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά, ποτέ όμως δεν μπορεί να υπερβεί τα έξι έτη. Αν λήξει η θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου και για οποιαδήποτε λόγο δεν εκλεγεί νέο διοικητικό συμβούλιο, η θητεία του παλαιού παρατείνεται μέχρι την εκλογή νέου από την αμέσως επόμενη γενική συνέλευση.

Εάν ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου παραιτηθεί, τα υπόλοιπα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εκλέγουν προσωρινό σύμβουλο μέχρι τη λήξη της θητείας του πιο πάνω μέλους. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται προς έγκριση στην αμέσως επόμενη γενική συνέλευση. Εάν παραιτηθούν περισσότερα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, αρμόδια για την εκλογή των κενών θέσεων είναι η γενική συνέλευση. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου επιτρέπεται να είναι ταυτοχρόνως μέλη διοικητικών συμβουλίων άλλων ΝΕΠΑ, εφόσον αυτό προβλέπεται στο καταστατικό.

Η ΝΕΠΑ λύεται όταν λήξει ο χρόνος διάρκειας, με απόφαση γενικής συνέλευσης των μετόχων, με κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση, με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου και αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία καταχώρησης του καταστατικού στο μητρώο και η εταιρεία δεν σημειώσει στο μητρώο ότι απέκτησε την κυριότητα ή ότι ανέλαβε την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίου αναψυχής που έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό ή αν έπαυσε να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου αναψυχής. Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ΝΕΠΑ.¹⁴

1.3.8 Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής

Εταιρεία Ιδιωτικών πλοίων αναψυχής είναι η μη κερδοσκοπική εταιρεία που έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως ιδιωτικά.

Μπορεί να συσταθεί από έναν τουλάχιστον ιδρυτή με ιδιωτικό έγγραφο και το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό, τη διάρκεια, το εταιρικό κεφάλαιο και τα εταιρικά μερίδια, τη διαχείριση και τη λύση και εκκαθάριση της εταιρείας.

Το καταστατικό καταχωρίζεται στο Μητρώο Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής και η ΕΙΠΑ αποκτά νομική προσωπικότητα. Το κεφάλαιο της ΕΙΠΑ καλύπτεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται κατά τη σύσταση της σε μετρητά ή σε είδος. Με απόφαση των εταίρων που λαμβάνεται κατά πλειοψηφία ανατίθεται η διαχείριση σε έναν ή περισσότερους εταίρους ή ανακαλείται. Ο διαχειριστής εκπροσωπεί την εταιρεία και ενεργεί στο όνομά της κάθε πράξη που καλύπτεται από το σκοπό της εταιρείας. Οι εταίροι δεν δικαιούνται μέρος και δεν ευθύνονται με την προσωπική τους περιουσία για τις υποχρεώσεις της εταιρείας. Πόροι της εταιρείας είναι οι εισφορές σε μετρητά των εταίρων κάθε χρόνο.

¹⁴ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.90-94.

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής τηρείται ειδικό μητρώο που καταχωρίζονται όλες οι ΕΙΠΑ και το οποίο αποτελείται από το βιβλίο μητρώου, το φάκελο, τη μερίδα και το ευρετήριο κάθε ΕΙΠΑ. Η εισαγωγή και η αγορά ιδιωτικού σκάφους αναψυχής από ΕΙΠΑ δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής του ΦΠΑ, ο οποίος δεν επιτρέπεται να συμψηφιστεί ή να επιστραφεί.¹⁵

1.3.9 Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η λογιστική, όπως είναι γνωστό, βρίσκεται σε οργανική σύνδεση και αλληλεξάρτηση με όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης. Η ορθή και ακριβής απεικόνιση των λογιστικών γεγονότων προϋποθέτει βαθιά γνώση των λειτουργιών της επιχείρησης και των ιδιαιτεροτήτων της. Πολύ περισσότερο είναι αναγκαία η γνώση αυτή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιατί αποτελούν έναν ιδιαίτερο κλάδο με τη δική του οργάνωση και ξεχωριστές οικονομικές πράξεις. Επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίων είναι πιθανό να έχουν διαφορετική διάρθρωση, όμως σχεδόν όλες αποτελούνται από τα τμήματα ναυλώσεων, ανεφοδιασμού, τεχνικού τμήματος, οικονομικών υπηρεσιών και τμήμα λογιστηρίου.

Το Τμήμα Ναυλώσεων ασχολείται με την παρακολούθηση της ναυλαγοράς και των ζητούμενων τόνων φορτίου προς μεταφορά. Η καλή ναύλωση του πλοίου αποτελεί το σπουδαιότερο μέλημα της επιχείρησης και τούτο γιατί και μια μέρα παραμονής του πλοίου χωρίς ναύλο, σημαίνει ζημιά χιλιάδων δολαρίων για την επιχείρηση. Αλλά και επειδή η ναύλωση του πλοίου αποτελεί συνδυασμό πολλών παραγόντων και προϋποθέτει συνεχή επαφή του τμήματος με τους ναυλομεσίτες και συνδυασμό κάθε νέας ναύλωσης με τη γεωγραφική θέση στην οποία θα περατώσει το ταξίδι του το πλοίο, έτσι ώστε να ταξιδεύσει όσο το δυνατό λιγότερες ώρες χωρίς φορτίο για νέα φόρτωση. Η καλύτερη περίπτωση ναύλωσης είναι αυτή που γίνεται αμέσως στο ίδιο λιμάνι στο οποίο το πλοίο τελείωσε το προηγούμενο

¹⁵ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.94-95.

ταξίδι του και εκφόρτωσε. Όμως και στην περίπτωση αυτή πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως η προσφορά μεγαλύτερου ναύλου που καλύπτει τα έξοδα μετάβασης του πλοίου σε άλλο λιμάνι για φόρτωση, η πιθανή καθυστέρηση φόρτωσης που μπορεί να οφείλεται σε αυξημένη κίνηση ή ανεπάρκεια του λιμανιού ή σε έλλειψη τεχνικών μέσων φόρτωσης και εκφόρτωσης και οι συνθήκες ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα και άλλα εφόδια. Σε μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το τμήμα ναυλώσεων λειτουργεί υποτυπωδώς γιατί υποκαθίσταται ουσιαστικά από τους ναυλομεσίτες οι οποίοι αναλαμβάνουν με αμοιβή την εξεύρεση ναύλου.

Το Τμήμα Ανεφοδιασμού ασχολείται με την εξεύρεση πρακτόρων που θα εξυπηρετούν το πλοίο στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει και τη διαβίβαση οδηγιών τόσο στον πλοίαρχο, όσο και στον πράκτορα, με την συνεχή παρακολούθηση των καυσίμων και εφοδίων του πλοίου για να αποφεύγονται σπατάλες, με την επιλογή των σημείων ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια καθώς και την προώθηση μελών πληρώματος προς αντικατάσταση άλλων που αποχωρούν ή εγκαταλείπουν το πλοίο.

Το Τεχνικό ή αλλιώς το τμήμα επισκευών και συντηρήσεων φροντίζει για την συντήρηση των μηχανών του πλοίου, για την έγκαιρη αποστολή στο πλοίο των απαραίτητων ανταλλακτικών και εξαρτημάτων που πρέπει να αντικατασταθούν και για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών που πρέπει να διενεργηθούν με βάση τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Το Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών ασχολείται με την εξοικονόμηση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία της επιχειρήσεως (σύναψη δανείων με τις τράπεζες, έγκαιρη είσπραξη των ναύλων κλπ) και με την ασφάλιση των πλοίων (διαπραγμάτευση των όρων ασφάλισης, υπογραφή ασφαλιστικών συμβολαίων, παρακολούθηση είσπραξης τυχόν απαιτήσεων κλπ).

Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση το Τμήμα Λογιστηρίου αναλαμβάνει να επιλέξει το κατάλληλο σύστημα και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση, να καταρτίσει το σχέδιο λογαριασμών που

είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της επιχείρησης, να αναλύσει το περιεχόμενο και τη συνδεσμολογία των λογαριασμών, να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου (ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση χρειάζονται οι δοσοληψίες με τις τράπεζες γιατί με αυτές εξαντλείται το μεγαλύτερο των δοσοληψιών της επιχείρησης) και την σύνταξη των λογαριασμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, του λογαριασμού αποτελέσματα χρήσεως και η κατάρτιση του ισολογισμού.

Η συγκεκριμένη οργανωτική διάρθρωση αφορά ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι βασική για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε μικρό βαθμό διαφοροποιείται σε επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίου. Έτσι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές, δεν υπάρχει τμήμα ναυλώσεων, ενώ λειτουργούν τμήματα όπως Τμήμα Κίνησης Επιβατών το οποίο παρακολουθεί την κίνηση των επιβατών στα λιμάνια και είναι υπεύθυνο για την καλύτερη οργάνωση διακίνησης (επιβίβαση - αποβίβαση), Τμήμα Φορτίων το οποίο φροντίζει για την απρόσκοπτη παραλαβή και παράδοση των εμπορευμάτων στα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου, Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων το οποίο είναι απαραίτητο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων, τόσο για την προσέλκυση επιβατών, όσο και για την ενημέρωση του κοινού.¹⁶

16 ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ., σ.95-100.

Κεφάλαιο 2: Παρουσίαση εταιρείας «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ»

2.1 Εταιρικό Προφίλ & Ιστορική Αναδρομή

Η Εταιρεία ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. είναι Ναυτικό πρακτορείο στον Πειραιά με κύριο σκοπό και αντικείμενο δραστηριότητας την εκπροσώπηση των πλοίων που διαχειρίζεται η συγγενής Κυπριακή μεταφορική εταιρεία SALAMIS LINES LTD και την παροχή υπηρεσιών πρακτόρευσης και διεθνών μεταφορών στους πελάτες της στο Εσωτερικό και το Εξωτερικό.

Η εταιρεία ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. είναι θυγατρική και ενοποιείται στις Οικονομικές καταστάσεις της Κυπριακής εταιρείας SalamisTours (Holdings) PublicLtd η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Κύπρου.

Η εταιρεία έκανε την εμφάνισή της τον Οκτώβριο του 1959 στην Αμμόχωστο και εγκαταστάθηκε στη Λεμεσό μετά την τουρκική εισβολή, έχοντας ως έδρα το λιμάνι της πόλης. Έκτοτε, είναι μια από τις σημαντικότερες εταιρείες στον τομέα των ταξιδιών, του τουρισμού, της κρουαζιέρας, της ναυτιλίας, της πλοιοδιαχείρισης, της πρακτόρευσης πλοίων, των Logistics και αποθήκευσης εμπορευμάτων αλλά και των εκτελωνίσεων και μεταφοράς τους .

Η εταιρεία εργοδοτεί σήμερα πέραν των 380 ατόμων στα γραφεία της, σε Κύπρο, Πειραιά και σε πληρώματα πλοίων. Το κρουαζιερόπλοιο Salamis Filoxenia, που εκτελεί κρουαζιέρες από το λιμάνι της Λεμεσού σε προορισμούς της Ανατολικής Μεσογείου, με επίκεντρο τα Ελληνικά Νησιά, είναι ιδιαίτερα γνωστό σε χιλιάδες επιβάτες, τόσο από την Κύπρο, όσο και από το εξωτερικό. Παράλληλα, τα δύο εμπορικά πλοία της εταιρείας, που είναι εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο, εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τα λιμάνια του Πειραιά και του Λαυρίου προς Λεμεσό και Ισραήλ. Η εταιρεία υπήρξε όλα αυτά τα χρόνια σημαντικό κομμάτι της ανάπτυξης του τουρισμού και του εμπορίου μεταξύ Κύπρου, Ελλάδας, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, ενώ πλέον εξειδικεύεται και στις μεταφορές

και αποθηκεύσεις εμπορευμάτων και Μηχανημάτων, που έχουν σχέση με τους υδρογονάνθρακες στην Ανατολική Μεσόγειο (Oil and Gas Logistics).

Με την εμπειρία των έξι δεκαετιών να αποτελεί τη βάση, «η εταιρεία θέτει στόχους για το μέλλον ως ένας ισχυρός, επαρκής και αξιόπιστος οργανισμός που είναι θεμελιωμένος στις αρχές που έθεσε ο ιδρυτής της, Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου», όπως αναφέρει ο Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού, Κίκης Βασιλείου, συμπληρώνοντας ότι «εμμένει στο ήθος, τον επαγγελματισμό και τη συνέπεια, με την οποία πορεύτηκε μέχρι σήμερα».

Ο κ. Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου είναι πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Salamis Tours (Holdings) Ltd. Είναι απόφοιτος του Ελληνικού Γυμνασίου Αμμοχώστου και αρχικά και για περίοδο τεσσάρων χρόνων εργάστηκε στην Ιονική Τράπεζα στην Αμμόχωστο. Το 1959 ίδρυσε το τουριστικό γραφείο Salamis Tours, του οποίου είναι και Εκτελεστικός Διευθυντής. Διετέλεσε για αρκετά χρόνια Πρόεδρος του Συνδέσμου Ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κύπρου και είναι γραμματέας του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αμμοχώστου.

Στον Πρόεδρο του Οργανισμού Σαλαμίς, Βάσο Γ. Χατζηθεοδοσίου απονεμήθηκε το βραβείο Business Leader στην Κατηγορία Ναυτιλία στα 5α ΚΕΒΕ Business Leader Awards. Ο Βάσος Γεώργιου Χατζηθεοδοσίου γεννήθηκε το 1936 στο χωριό Στύλλοι της επαρχίας Αμμοχώστου. Μετά την ολοκλήρωση των γυμνασιακών του σπουδών εργάστηκε στην Ιονική Τράπεζα, αλλά πολύ γρήγορα αποφάσισε να υλοποιήσει το δικό του όραμα.

Ήταν μόλις 23 χρόνων, όταν ίδρυσε μια μικρή επιχείρηση και της έδωσε το όνομα Σαλαμίς, της πατρίδας του βασιλιά Τεύκρου από τη Σαλαμίνα της Ελλάδας, που ίδρυσε και τη Σαλαμίνα της Κύπρου.

Η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε σε εκτελωνίσεις, μεταφορές, πρακτορεύσεις και εγγραφή πλοίων με κυπριακή σημαία, ασφάλειες και μαθητικές εκδρομές στην Ελλάδα. Ακολούθησαν προσκυνηματικές στους Αγίους Τόπους και προώθηση του εισερχόμενου τουρισμού από τη Σκανδιναβία και γερμανόφωνες χώρες.

Η Τουρκική Εισβολή προκάλεσε σοβαρό πλήγμα στη Σαλαμίς, η οποία προσφυγοποιήθηκε και δραστηριοποιήθηκε ξανά στη Λεμεσό, όπου εδρεύει μέχρι σήμερα.

Ο Βάσος Χατζηθεοδοσίου ξανάρχισε τότε από το μηδέν, συνδράμοντας ταυτόχρονα στην τιτάνια προσπάθεια για ανάπτυξη του τουρισμού και της κυπριακής οικονομίας. Παράλληλα, υπηρέτησε το Κυπριακό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, τον Σύνδεσμο Ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κύπρου, καθώς και άλλους επαγγελματικούς οργανισμούς. Για την προσφορά του έχει βραβευθεί από τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού και την Εκκλησία της Κύπρου.¹⁷

Η Salamis Shipping Services Ltd, προσφέρει, μεταξύ άλλων, τις εξής υπηρεσίες: πρακτορεύσεις πλοίων, λιμενικές δραστηριότητες, διαχείριση εμπορευμάτων, θαλάσσιες και οδικές διαμεταφορές (forwarding), υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων σε σχέση με έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου, αποθηκείες και ναυτιλιακή ασφάλιση.

Η εταιρεία Salamis Shipping Services Ltd είναι μέλος του Οργανισμού Salamis, με διαχρονική παρουσία και εμπειρία στην ικανοποίηση των αναγκών της κυπριακής αγοράς και των εμπορευομένων, με εξειδίκευση στις θαλάσσιες (διεθνείς και τοπικές) μεταφορές τόσο για φορτία ξηρού τύπου όσο και ελεγχόμενης θερμοκρασίας.

Η ανάθεση του μεταφορικού και εφοδιαστικού έργου έχει μεγάλη σημασία για τις κυπριακές επιχειρήσεις, που ανταγωνίζονται πλέον διεθνείς εταιρείες σε όλους τους τομείς της αγοράς και του εμπορίου. Η εταιρεία με ιδιότητα μέσα, προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις με τη χρήση θαλάσσιων μεταφορών και είναι σε θέση να ανταποκριθεί και να προσδώσει στους συνεργάτες/ πελάτες της μέρους ή και ολόκληρου του κύκλου της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η εταιρεία είναι πλήρως εναρμονισμένη με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και προδιαγραφές για την ασφάλεια και το περιβάλλον, με

¹⁷ <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/traveltourism/orgnismos-salamis-60-chronia-zois>

πιστοποιήσεις ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, OHSAS 18001:2007, καθώς και Ορθής Πρακτικής Διανομής Φαρμάκων και Τροφίμων.

Οι εξελίξεις στη ναυτιλία, μπορεί να καταστήσει την Κύπρο ένα σημαντικό κόμβο για το διαμετακομιστικό εμπόριο. Επίσης, η εξόρυξη, η μεταφορά φυσικού αερίου και πετρελαίου, όπως και οι σχετικές έρευνες, δημιουργούν νέες προκλήσεις και προοπτικές για τη χώρα και την οικονομία της, καθώς και την ανάγκη δημιουργίας μιας νέας βιομηχανίας, η οποία καλείται να καλύψει τις ανάγκες των υπεράκτιων δραστηριοτήτων και την προμήθεια ειδικών υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Η συμμόρφωση με τους νέους περιβαλλοντικούς και άλλους κανονισμούς είναι εξαιρετικά επείγουσα για την παγκόσμια ναυτιλία και τις μεταφορές. Απαιτούν διαφορετικές τεχνικές λύσεις με πολύ υψηλές επενδύσεις, ενώ ειδικά η υιοθέτηση των κανονισμών για τις εκπομπές θείου το 2020 θα επιφέρει σαρωτικές αλλαγές.

Η εταιρεία διατηρεί μακροχρόνιες συνεργασίες τόσο στην Κύπρο όσο και στο εξωτερικό με επαγγελματίες του χώρου (διαμεταφορείς και ναυτιλιακά πρακτορεία), αλλά και με εισαγωγείς και εξαγωγείς φρούτων, λαχανικών, φαρμάκων, γενικού ξηρού φορτίου κτλ.¹⁸

2.2 Εταιρική Διακυβέρνηση

Διοικητικό Συμβούλιο: Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου, Θεοδόσης Λυσανδρής, Κυριάκος Βασιλείου, Χρήστος Πετούμενος

Μετοχικό Κεφάλαιο:

Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου – 44,60%

CLR Investment Fund Public – 14,29%

Λοιποί Μέτοχοι – 44,11%

¹⁸ <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/businessguides/supplychainandlogistics/salamis-shipping-services-ltd-cyprus-international-roads-ltd-cir>

Διάρθρωση του Μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας:

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε Τριακόσιες τριάντα τέσσερες χιλιάδες και τρία (334.003,00) ευρώ, διαιρούμενο σε Έντεκα χιλιάδες τριακόσιες ογδόντα (11.380) μετοχές των Είκοσι εννέα ευρώ και τριάντα πέντε λεπτά (29,35€) έκαστη.

* Σημείωση: Η σχέση των συγκεκριμένων μερών, είναι αυτή που περιγράφεται στο Δ.Λ.Π. 24, παράγραφος 9, περίπτωση (στ). Τα δικαιώματα των μετόχων της Εταιρείας πηγάζουν από τις μετοχές, ανάλογα με το ποσοστό του κεφαλαίου, στο οποίο αντιστοιχεί η καταβεβλημένη αξία αυτών. Κάθε μετοχή παρέχει όλα τα δικαιώματα που παρέχει ο νόμος και το καταστατικό της, και ειδικότερα το δικαίωμα επί των καθαρών κερδών που προκύπτουν από τον ετήσιο ισολογισμό, το δικαίωμα ανάληψης της εισφοράς καθώς και των κερδών που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκκαθάριση της εταιρείας, το δικαίωμα προτίμησης σε κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου με μετρητά και την ανάληψη των νέων εταιρικών μεριδίων, το δικαίωμα κάθε μετόχου να λαμβάνει, (κατά το πρώτο δεκαήμερο από τη λήξη κάθε ημερολογιακού τριμήνου), γνώση αυτοπρόσωπα ή με αντιπρόσωπο της πορείας των εταιρικών υποθέσεων και να εξετάζει τα βιβλία και έγγραφα της εταιρείας, το δικαίωμα λήψης αντιγράφου των Οικονομικών καταστάσεων καθώς και των εκθέσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών, το δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση των μετόχων, το οποίο (δικαίωμα) εξειδικεύεται στα εξής επιμέρους δικαιώματα: νομιμοποίησης, παρουσίας, συμμετοχής στις συζητήσεις, υποβολής προτάσεων σε θέματα ημερησίας διάταξης, καταχώρησης των απόψεων στα πρακτικά και ψήφου.

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης. Η ευθύνη των μετόχων της Εταιρείας περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών που κατέχουν.

Μέτοχοι της Εταιρείας:

Οι Μέτοχοι (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) που κατέχουν κατά την 31/12/2017 το 100% του καταβλημένου Μετοχικού κεφαλαίου και του

αντίστοιχου αριθμού των μετοχών της Εταιρείας παρατίθενται στον κάτωθι πίνακα:

ΑΑ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ - ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΟΧΟ	ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΤΟΧΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΟΧΟ
1	SALAMIS TOURS (HOLDINGS) LIMITED	10.720	29,35	314.632,00	94,200%
2	ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΟΣΙΟΥ ΕΛΕΝΗ	65	29,35	1.907,75	0,571%
3	ΓΡΥΠΑΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	90	29,35	2.641,50	0,791%
4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	65	29,35	1.907,75	0,571%
5	ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	220	29,35	6.457,00	1,933%
6	ΒΑΛΑΝΤΑΣΗΣ-ΚΑΝΕΛΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	220	29,35	6.457,00	1,933%
	ΣΥΝΟΛΑ	11.380		334.003,00	100,00%

- Μετοχές παρέχουσες ειδικά δικαιώματα ελέγχου:

Δεν υφίστανται στην εταιρεία μετοχές που να παρέχουν στους κατόχους τους ειδικά δικαιώματα ελέγχου.

- Περιορισμοί στο δικαίωμα ψήφου:

Στο καταστατικό της Εταιρείας δεν προβλέπονται περιορισμοί του δικαιώματος ψήφου που απορρέουν από τις μετοχές.

- Συμφωνίες μετόχων της Εταιρείας:

Δεν είναι γνωστή στην Εταιρεία η ύπαρξη συμφωνιών μεταξύ των μετόχων της, οι οποίες να συνεπάγονται περιορισμούς στη μεταβίβαση των μετοχών της ή στην άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου που απορρέουν από αυτά.

- Κανόνες διορισμού και αντικατάστασης μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και τροποποίησης του καταστατικού:

Οι κανόνες που προβλέπει το καταστατικό της Εταιρείας για το διορισμό και την αντικατάσταση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της καθώς και την τροποποίηση των διατάξεων του καταστατικού της δεν διαφοροποιούνται από τα προβλεπόμενα στον Ν. 2190/1920.

- Συμφωνίες με τα Μέλη του Δ.Σ. ή το προσωπικό της Εταιρείας:

Δεν υπάρχουν συμφωνίες της Εταιρείας με τα Μέλη του Δ.Σ. ή με το προσωπικό της, οι οποίες να προβλέπουν την καταβολή αποζημίωσης ειδικά σε περίπτωση παραίτησης ή απόλυσης χωρίς βάσιμο λόγο ή τερματισμού της θητείας ή της απασχόλησής τους.

- Εργασιακά Θέματα / Προσωπικό-Περιβαλλοντικά Θέματα:

Η Διοίκηση της Εταιρείας υποστηρίζεται από έμπειρο και υπεύθυνο στελεχιακό δυναμικό, το οποίο συμβάλλει τα μέγιστα στην εύρυθμη λειτουργία και αναπτυξιακή πορεία της. Η οργάνωση και υποδομή της Εταιρείας εστιάζεται στην ομαλή συνέχιση του έργου της ακόμη και σε περίπτωση ανάγκης αντικαταστάσεως στελέχους / στελεχών. Η Εταιρεία αναγνωρίζει την ανάγκη για συνεχή βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης με βάση τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και στοχεύει σε μία ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη σε αρμονία με το φυσικό περιβάλλον. Ακολουθώντας μία πορεία βιώσιμης ανάπτυξης, ασκεί τις δραστηριότητές της με τρόπο που εξασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος και την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων, της τοπικής κοινωνίας και του κοινού.¹⁹

2.3 Ο Στόλος της Εταιρείας

SALAMIS FILOXENIA

Σημαία: Cyprus [CY]

AIS Τύπος Σκάφους: Passenger

Ολική Χωρητικότητα (GRT): 15402

Χωρητικότητα (DWT): 3000t

Ολικό Μήκος x Μέγιστο Πλάτος: 156.27m x 22.05m

Έτος ναυπήγησης: 1975²⁰

¹⁹ <http://www.salamisinternational.com/images/media/assetfile/2018.pdf>

²⁰ https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/shipid:121643/vessel:SALAMIS_FILOXENIA

Κρουαζιέρες πραγματοποιεί το SALAMIS FILOXENIA ξεκινώντας από το λιμάνι της Λεμεσού προσεγγίζοντας πολλά ελληνικά νησιά, όπως Σύμη, Σκιάθος, Σύρος, Πάτμος, Μύκονος, Ρόδος, Κως, Κρήτη κ.α. όπως και στο λιμάνι της Χάιφα.²¹

ALASA

Σημαία: Cyprus [CY]

AIS Τύπος Σκάφους: Cargo

Ολική Χωρητικότητα (GRT): 6378

Χωρητικότητα (DWT): 7073t

Ολικό Μήκος x Μέγιστο Πλάτος: 121.75m x 18.2m

Έτος ναυπήγησης: 1998²²

AKRITAS

Σημαία: Cyprus [CY]

AIS Τύπος Σκάφους: Cargo

Ολική Χωρητικότητα (GRT): 20381

Χωρητικότητα (DWT): 13030t

Ολικό Μήκος x Μέγιστο Πλάτος: 155.02m x 25.15m

Έτος ναυπήγησης: 1982²³

Η θαλάσσια σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Λεμεσό και την Χάιφα εξυπηρετείται από το Ro/Ro με το όνομα ΑΚΡΙΤΑΣ. Το δρομολόγιο είναι εβδομαδιαίο με το ΑΚΡΙΤΑΣ να έχει τη δυνατότητα μεταφοράς όλων των τύπων φορτίων, όπως τρέιλερ ψυγεία, εμπορευματοκιβώτια, οχήματα, φορτηγά, μηχανήματα, γενικό φορτίο, κ.α.

21 <https://ellinikiaktoploia.net/με-πολλές-προσεγγίσεις-σε-ελληνικά-νησιά>

22 <https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/shipid:123701/vessel:ALASA>

23 <https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/shipid:187957/vessel:AKRITAS>

Τα εβδομαδιαία δρομολόγια του πλοίου είναι:

- Παρασκευή Θεσσαλονίκη
- Δευτέρα Λεμεσό
- Τρίτη Χάιφα
- Παρασκευή Θεσσαλονίκη²⁴

ALEXO

Σημαία: Cyprus [CY]

AIS Τύπος Σκάφους: Cargo

Ολική Χωρητικότητα (GRT): 20594

Χωρητικότητα (DWT): 13090t

Ολικό Μήκος x Μέγιστο Πλάτος: 155m×25m

Έτος ναυπήγησης: 1983²⁵

Η διαχειρίστρια πλοίων Salamis Lines προσφέρει καθορισμένες αναχωρήσεις μεταξύ Ελλάδας (Λαύριο και Πειραιά) - Κύπρου (Λεμεσό) και Ισραήλ (Χάιφα), διαθέτει πλοία τύπου Ro/Ro (οχηματαγωγά) και έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν όλων των τύπων φορτία όπως:

Οχήματα, Αυτοκινούμενα & στατικά μηχανήματα, Αυτοκίνητα - trailers μεταφοράς εμπορευμάτων συντήρησης, κατάψυξης και ξηρό φορτίο, Ιδιότητα Εμπορευματοκιβώτια όλων των τύπων (Dry, Open tops, reefer, high cubes etc), Ειδικά υπερμεγέθη φορτία, Γενικό - χύμα φορτίο, Πλατφόρμες για δομικά και άλλα υλικά, Πόρτα - πόρτα παράδοση όλων των ειδών τα φορτία.

Επιπλέον ο οργανισμός Salamis, έκτος από τους τομείς του τουρισμού και κρουαζιέρας με το κρουαζιερόπλοιο Salamis Filoxenia, δραστηριοποιείται και στον τομέα των Διεθνών οδικών μεταφορών με

²⁴ <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/salamis-enarxi-emporikis-gammis-thessaloniki-lemesos-chaifa>

²⁵ <https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/shipid:202962/vessel:ALEXO>

ιδιόκτητο στόλο από trailers, πραγματοποιώντας από πόρτα σε πόρτα μεταφορές όλων των τύπων φορτίων (κατάψυξης, συντήρησης και ξηρού), από και προς Κύπρο, Ελλάδα, Ολλανδία, Γερμανία, Ιταλία Αγγλία και όλη υπόλοιπη Κεντρική Ευρώπη, είτε ομαδοποιημένων (groupage) είτε full.²⁶

²⁶ <http://www.e-nautilia.gr/salamis-lines/>

Κεφάλαιο 3: Εισαγωγή στους Αριθμοδείκτες

3.1 Αριθμοδείκτες

Κατά κανόνα, μετά από διαχρονικές ή διαστρωματικές συγκρίσεις λαμβάνονται οι χρηματοοικονομικές αποφάσεις μέσω των αριθμοδεικτών. Πρόκειται για τη σχέση μεταξύ δύο στοιχείων κυρίως από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις ή και από την τεχνικοοικονομική/παραγωγική δυναμικότητα μιας επιχείρησης.

Αυτή η σχέση μεταξύ αριθμητή και παρονομαστή που αφορά στοιχεία του ισολογισμού ή των αποτελεσμάτων χρήσεως ή του προϋπολογιστικού ελέγχου μιας επιχείρησης, πρέπει να είναι λογική, κατανοητή και να μπορεί να επηρεάζει κάποιες αποφάσεις. Εμφανίζει στον αριθμητή τα στοιχεία του ενεργητικού (Κυκλοφορούν Ενεργητικό) και στον παρονομαστή τα στοιχεία του παθητικού (Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις), ενώ δείχνει αν η ρευστότητα της επιχείρησης ανταποκρίνεται στις τρέχουσες ανάγκες της. Η διάγνωση της χρηματοοικονομικής θέσης μιας επιχείρησης δεν απαιτεί τον υπολογισμό κάθε πιθανού αριθμοδείκτη, αλλά την επιλογή των κάθε φορά κατάλληλων αριθμοδεικτών.

Επίσης, το περιεχόμενο των αριθμοδεικτών γίνεται αξιόλογο όταν συγκρίνεται με λογιστικά μεγέθη προηγούμενων χρήσεων της ίδιας επιχείρησης ή με λογιστικά μεγέθη άλλων επιχειρήσεων ως μέσος όρος του ίδιου κλάδου. Με αυτές τις προϋποθέσεις δημιουργείται ένα πλέγμα αριθμοδεικτών που διερευνά τους αριθμοδείκτες ρευστότητας, αποτελέσματος/δραστηριότητας, αποδοτικότητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης μιας επιχείρησης.

Οι αριθμοδείκτες, μέσω των συγκριτικών χρηματοοικονομικών καταστάσεων μπορούν να εμφανίσουν ενδείξεις και συμπτώματα προβληματικών δραστηριοτήτων που πρέπει να διορθώσουν. Έτσι, αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο πληροφόρησης στη διοίκηση της επιχείρησης που δεν «αποκαλύπτεται» από την επιμέρους εξέταση των

λογιστικών μεγεθών, αλλά ούτε και γνωστοποιείται άμεσα από τα διάφορα τμήματά της.

Η επιχείρηση, μέσω των αριθμοδεικτών, έχει την δυνατότητα της γρήγορης επισκόπησης των βασικών οικονομικών δραστηριοτήτων της χωρίς να χρονοτριβεί με λεπτομέρειες που δεν αφορούν την ανάλυση που έχει σχεδιάσει. Τα πιθανά μειονεκτήματα που προκύπτουν από την γενικότητα των αριθμοδεικτών αντισταθμίζονται από την απλότητά τους. Σε κάθε περίπτωση, ο αναλυτής θα πρέπει να διερευνά τους αριθμοδείκτες μέσω του οικονομικού και ανθρώπινου περιβάλλοντος που δημιουργήθηκαν. Έτσι, θα έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τα πιθανά μειονεκτήματα που κρύβουν οι αριθμοί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Γενικότερα, ο εξωτερικός έλεγχος για τη χρηματοοικονομική θέση μιας επιχείρησης εξετάζει την αξιοπιστία του εσωτερικού της ελέγχου που με τη σειρά του προσδιορίζει την αξιοπιστία των αριθμοδεικτών.

Τέλος, οι αριθμοδείκτες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως «προφήτες» και ο αναλυτής τους θα πρέπει να εξάγει συμπεράσματα σχετικά με τις μελλοντικές ενέργειες της διοίκησης, δηλαδή το θεμέλιο λίθο στην ανάλυση και διερεύνηση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων.²⁷

3.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Ως Ρευστότητα ορίζεται η ικανότητα της οικονομικής μονάδας να αποπληρώνει τις υποχρεώσεις της, χωρίς να διαταράσσεται η εύρυθμη λειτουργία της. Με τη σειρά της, η έννοια της Βραχυπρόθεσμης Ρευστότητας εκφράζει τη δυνατότητα της επιχείρησης να αποπληρώνει έγκαιρα τις βραχυπρόθεσμες ή και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της, μέσα από την διάθεση στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

Η ρευστότητα είναι σημαντική, καθώς όταν δεν επαρκεί, οι επιχειρήσεις εμφανίζουν χρηματοδοτικές δυσκολίες και ενδεχομένως προβλήματα

27 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.60-61.

βιωσιμότητας. Κατά συνέπεια, η σημασία της ρευστότητας αναδεικνύεται κατά κύριο λόγο όταν αυτή είναι περιορισμένη.

Από τα παραπάνω αναδεικνύεται ότι η ύπαρξη ρευστότητας ενδιαφέρει όχι μόνο τους πάσης φύσης πιστωτές της επιχείρησης αλλά και τους μετόχους της.

Προκειμένου να μετρηθεί η ρευστότητα, ο αναλυτής συγκρίνει από τη μία τις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις τις οποίες έχει να αποπληρώσει η επιχείρηση και από την άλλη τα μέσα πληρωμής τα οποία αυτή διαθέτει. Τα μέσα πληρωμής δεν είναι μόνο τα διαθέσιμα και τα ταμειακά ισοδύναμα τα οποία έχει στη διάθεσή της η επιχείρηση σε μια δεδομένη στιγμή, αλλά και όλα εκείνα τα στοιχεία του Κυκλοφορούντος Ενεργητικού τα οποία μπορούν να ρευστοποιηθούν σε εύλογο χρονικό διάστημα. Τέτοια είναι τα αποθέματα τα οποία πωλούνται και αναμένεται να αυξήσουν τις ταμειακές εισροές ή αντίστοιχα οι κάθε είδους εισπρακτέες απαιτήσεις. Επομένως, η εκτίμηση της βραχυπρόθεσμης ρευστότητας προκύπτει από τη σύγκριση αυτών των δύο δεδομένων, των μέσων πληρωμής (Κυκλοφορούν Ενεργητικό) και των υποχρεώσεων προς πληρωμή (Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις).²⁸

3.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας είναι γνωστός και είναι γνωστός και ως αριθμοδείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας, ως αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης ή και ως αριθμοδείκτης α' βαθμού ρευστότητας. Υπολογίζεται διαιρώντας το Κυκλοφορούν Ενεργητικό δια τις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις.

Ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας δείχνει το πόσες φορές το Κυκλοφορούν Ενεργητικό καλύπτει τις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις. Για να θεωρείται ότι υπάρχει ρευστότητα θα πρέπει ο αριθμητής του κλάσματος να είναι μεγαλύτερος από τον παρονομαστή, δηλαδή το πηλίκο της διαίρεσης να είναι μεγαλύτερο της μονάδας. Υποδηλώνεται

28 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.68-69.

με αυτόν τον τρόπο ότι το Κυκλοφορούν Ενεργητικό, αφού υπερκαλύπτει τις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις, θα επαρκεί ρευστοποιημένο για την αποπληρωμή τους.²⁹

3.2.2 Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας

Ο Αριθμοδείκτης Άμεσης (Ειδικής) Ρευστότητας έρχεται να αντιμετωπίσει κάποιες από τις αδυναμίες του προηγούμενου δείκτη. Υπολογίζεται χρησιμοποιώντας δεδομένα Ισολογισμού, αφήνοντας εκτός όμως κάποιες κατηγορίες λογαριασμών για τους οποίους εκτιμάται ότι υπάρχει καθυστέρηση στη ρευστοποίησή τους. Έτσι, ο παρόν δείκτης θεωρείται ένα αυστηρότερο μέτρο ρευστότητας σε σύγκριση με την Γενική Ρευστότητα.

Βασική διαφορά του δείκτη άμεσης ρευστότητας από τον αυτόν της γενικής ρευστότητας είναι ότι στον αριθμητή δεν περιλαμβάνονται τα αποθέματα. Οι λόγοι που δεν λαμβάνονται υπόψη τα αποθέματα έχουν να κάνουν με το χρόνο ή πιθανές δυσχέρειες στη ρευστοποίησή τους.³⁰

3.2.3 Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός είναι συγγενής με τους προηγούμενους δύο, όμως είναι και το πλέον αυστηρό μέτρο ρευστότητας. Ο αριθμητής του περιλαμβάνει μόνο τα ρευστά διαθέσιμα και τα χρεόγραφα, όχι αποθέματα και απαιτήσεις των οποίων η ρευστοποίηση μπορεί να καθυστερήσει υπό ορισμένες συνθήκες. Τα χρεόγραφα θεωρούνται στοιχεία άμεσης ρευστοποίησης, ειδικά αν διαπραγματεύονται σε κάποια χρηματιστηριακή αγορά. Ο παρονομαστής του δείκτη δε διαφοροποιείται σε σχέση με τον παρονομαστή του δείκτη άμεσης ρευστότητας.

29 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.74-75.

30 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.80.

Ο Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας είναι μια πραγματική και αυστηρή ένδειξη ρευστότητας, πλην όμως η πληροφοριακή του αξία είναι περιορισμένη, διότι στην πράξη οι επιχειρήσεις κρατούν χαμηλό ύψος διαθεσίμων, τόσα μόνο ώστε να πραγματοποιούν τις προγραμματισμένες πληρωμές. Η διακράτηση υψηλών διαθεσίμων σημαίνει δέσμευση κεφαλαίων σε μη αποδοτική μορφή. Αντιθέτως, το σύνηθες είναι το Κυκλοφορούν Ενεργητικό να απαρτίζεται στο μεγαλύτερο του μέρος από αποθέματα που αναμένονται να πωληθούν ή να αναλωθούν στην παραγωγή και από δοθείσες πιστώσεις σε πελάτες για να αγοράσουν εμπορεύματα και έτοιμα προϊόντα.³¹

3.3 Αριθμοδείκτες Αποτελέσματος / Δραστηριότητας

Οι Αριθμοδείκτες Αποτελέσματος ή Δραστηριότητας ονομάζονται και αριθμοδείκτες Κυκλοφοριακής Ταχύτητας ή Ανακύκλωσης. Η έννοια της κυκλοφοριακής ταχύτητας εκφράζει το πόσες φορές το έτος ανακυκλώνεται, δηλαδή μετατρέπεται, ένα στοιχείο του κεφαλαίου κίνησης σε κάποιο άλλο. Με άλλα λόγια, μετράται σε ημέρες το χρονικό διάστημα από τη δημιουργία κάποιου στοιχείου του κεφαλαίου κίνησης μέχρι τη μετατροπή του, είτε σε ρευστά διαθέσιμα, είτε σε κάποιο άλλο στοιχείο πιο εύκολα ρευστοποιήσιμο. Όσο συντομότερος ο χρόνος ανακύκλωσης, δηλαδή ρευστοποίησης - μετατροπής, αποθεμάτων ή απαιτήσεων, τόσο το καλύτερο για τη ρευστότητα.

Οι αριθμοδείκτες αυτοί δείχνουν κίνηση στο χρόνο και με αυτό το σκεπτικό θεωρούνται δυναμικοί αριθμοδείκτες. Χρησιμοποιούνται επίσης για την αξιολόγηση της αποτελεσματικής λειτουργίας της οικονομικής μονάδας. Η συντόμευση της χρονικής διάρκειας της ζωής διαφόρων στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού μέσω της ταχείας ανακύκλωσής τους, αποτελεί ένδειξη εντατικής εκμετάλλευσής τους. Η ταχεία ανακύκλωση αυτών των στοιχείων υποδηλώνει ότι αυτά δε «λιμνάζουν», αλλά αξιοποιούνται παραγωγικά. Με αυτό το σκεπτικό, η κυκλοφοριακή ταχύτητα επιδρά και στην αποδοτικότητα της

31 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.84-85.

οικονομικής μονάδας. Συμπερασματικά, οι αριθμοδείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας μπορούν να ειπωθούν και ως ο συνδεδεμένος κρίκος ανάμεσα στους αριθμοδείκτες ρευστότητας και αποδοτικότητας.³²

3.3.1 Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων

Ο αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων υπολογίζει πόσες φορές κατά τη διάρκεια της χρήσης επιτεύχθηκε η ανακύκλωση των αποθεμάτων. Η επιχείρηση έχει συμφέρον να ανακυκλώνει γρήγορα, και κατ' επέκταση πολλές φορές το χρόνο τα αποθέματά της. Μια υψηλή κυκλοφοριακή ταχύτητα αποθεμάτων σημαίνει ικανότητα της επιχείρησης να πωλεί και να ρευστοποιεί τα αποθέματά της. Παράλληλα, ταχεία ανακύκλωση των αποθεμάτων σημαίνει εντατική εκμετάλλευσή τους, που οδηγεί σε αύξηση πωλήσεων αλλά και σε αυξημένα κέρδη, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποθέματα δεν πωλούνται βεβιασμένα σε τιμές κάτω του κόστους. Κατά συνέπεια, η Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων έχει μια θετική σχέση με την ρευστότητα, αλλά και την αποδοτικότητα της επιχείρησης.³³

3.3.2 Άλλοι Αριθμοδείκτες Κυκλοφοριακής Ταχύτητας

1. Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Πάγιου Ενεργητικού
2. Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Κυκλοφορούντος Ενεργητικού
3. Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Ιδίων Κεφαλαίων
4. Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Κεφαλαίου Κίνησης

Κοινό χαρακτηριστικό αυτών των δεικτών είναι ότι στον αριθμητή τους έχουν το μέγεθος των πωλήσεων και στον παρονομαστή τους το μέσο όρο εκείνων των στοιχείων ενεργητικού ή των κεφαλαίων που

32 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.94.

33 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.94-95.

αντιστοιχεί στον κάθε δείκτη. Οι δείκτες αυτοί εξετάζουν την ικανότητα του συνολικού ενεργητικού, ή του πάγιου ενεργητικού ή κάποιων χρησιμοποιούμενων κεφαλαίων στη δημιουργία εσόδων από πωλήσεις. Δείχνουν με άλλα λόγια το πόσο εντατικά εκμεταλλεύεται η επιχείρηση τα περιουσιακά της μέσα και τα κεφάλαια που έχει στη διάθεσή της. Με αυτό το σκεπτικό, αυτή η ομάδα αριθμοδεικτών σχετίζεται περισσότερο με την ανάλυση αποδοτικότητας της επιχείρησης.

Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στον αριθμοδείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Κεφαλαίου Κίνησης. Ο δείκτης αυτός υπολογίζει το πόσο αποδοτικά χρησιμοποιεί η επιχείρηση το κεφάλαιο κίνησης προκειμένου να προσπορίζει έσοδα πωλήσεων. Ένας υψηλός δείκτης σημαίνει εντατική εκμετάλλευση του κεφαλαίου κίνησης, που συμβάλλει θετικά στη συνολική αποδοτικότητα της επιχείρησης. Από την άλλη, ένας υψηλός δείκτης σημαίνει πως το κεφάλαιο κίνησης στον παρονομαστή είναι χαμηλό και επομένως εγείρεται προβληματισμός κατά πόσο θα μπορεί να χρηματοδοτεί μελλοντικές πωλήσεις. Σχετίζεται δηλαδή με την επάρκεια ή μη ρευστότητας στην επιχείρηση. Παρατηρείται πως οι στόχοι για ρευστότητα και αποδοτικότητα είναι συχνά αντικρουόμενοι. Η κάθε επιχείρηση, ανάλογα τη φάση που διανύει και τις συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος που αντιμετωπίζει, θα πρέπει να βρίσκει τη χρυσή τομή για το συγκερασμό αυτών των στόχων. Ο υπολογισμός της κυκλοφοριακής ταχύτητας ξεχωριστά για επιμέρους λογαριασμούς του κεφαλαίου κίνησης προσφέρει καλύτερη πληροφόρηση για τη συμβολή τους στη ρευστότητα και την αποδοτικότητα.³⁴

3.3.3 Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων

Ο Δείκτης αυτός δείχνει σε πόσες ημέρες η επιχείρηση περιμένει να εισπράξει τις απαιτήσεις της, από την στιγμή που πραγματοποιήθηκαν οι πωλήσεις. Όσο μικρότερος είναι ο χρόνος αυτός, τόσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα είσπραξης, άρα μικρότερος ο χρόνος δέσμευσης των

³⁴ ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.113-114.

κεφαλαίων, καλύτερη η θέση της επιχείρησης από απόψεως χορηγουμένων πιστώσεων και μικρότερη η πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς απαιτήσεις.³⁵

3.3.4 Μ.Ο. Πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει πόσες φορές μέσα στη χρήση ανανεώθηκαν οι πιστώσεις που δόθηκαν στην οικονομική μονάδα, ή διαφορετικά πόσες φορές οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης καλύπτονται από το κόστος πωληθέντων.

Μέσω της παρακολούθησης του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη για μια σειρά ετών μπορούμε να γνωρίζουμε την πολιτική που ακολουθεί η επιχείρηση όσον αφορά την χρηματοδότηση των αγορών της. Η διαχρονική μεταβολή του αριθμοδείκτη δείχνει ότι η επιχείρηση μεταβάλλει την πιστοληπτική της πολιτική.³⁶

3.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Αποδοτικότητα ορίζεται η ικανότητα της επιχείρησης να δημιουργεί κέρδη. Ο βασικός σκοπός της επιχείρησης στην ελεύθερη οικονομία της αγοράς είναι η επίτευξη του καλύτερου δυνατού οικονομικού αποτελέσματος, δηλαδή η μεγιστοποίηση των κερδών της.

Ως μέτρα για την εκτίμηση της αποτελεσματικής λειτουργίας χρησιμοποιούνται διάφορα από τις επιχειρήσεις όπως το ύψος του κύκλου εργασιών, τα κέρδη, η απόδοση της επιχείρησης, η πορεία της μετοχής κλπ. Η ποσοτική έκφραση και ανάλυση της απόδοσης γίνεται με τη χρήση συγκεκριμένων αριθμοδεικτών.³⁷

35 http://www.specisoft.gr/home/news/docs/arthro_ermania_d_refstotita.pdf, σ.4.

36 https://eclass.uoa.gr/modules/file.php/XRHMATOIKONOMIKH_ANALYSIPDF.pdf, σ.28.

37 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.156-157.

3.4.1 Περιθώριο Μικτού Κέρδους

Ο δείκτης αυτός είναι σημαντικός για τις βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις, διότι παρέχει ένα μέτρο αξιολόγησης της αποδοτικότητάς τους. Μια επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη, όταν έχει μεγάλο ποσοστό μικτού κέρδους, που να της επιτρέπει να καλύπτει τα λειτουργικά και άλλα έξοδά της και συγχρόνως της αφήνει ικανοποιητικό καθαρό κέρδος σε σχέση με τις πωλήσεις και τα ίδια κεφάλαια που απασχολεί. Ένας υψηλός δείκτης δείχνει την ικανότητα της διοίκησης να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πουλάει σε υψηλές τιμές ενώ ένας χαμηλός δείκτης δείχνει το αντίθετο.³⁸

3.4.2 Περιθώριο Καθαρού Κέρδους

Ο δείκτης αυτός μετράει την αποδοτικότητα των πωλήσεων από την κανονική δραστηριότητα της επιχείρησης, δηλαδή πόσο επικερδείς είναι οι δραστηριότητες των αγορών, της παραγωγής και διάθεσης της επιχείρησης.³⁹

3.4.3 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων

Η σημασία του δείκτη οφείλεται ιδιαίτερα στο γεγονός ότι αποτελεί μέτρο εμπιστοσύνης των ιδιοκτητών της επιχείρησης καθώς και το βαθμό ικανοποίησής τους από την τοποθέτηση χρημάτων σε αυτή. Ο δείκτης επομένως χρησιμοποιείται κυρίως από τους μετόχους, προκειμένου να αξιολογήσουν το πόσο συμφέρουσα γι' αυτούς είναι η επένδυση που πραγματοποίησαν. Ο ορθολογικός επενδυτής συγκρίνει και ερευνά συνεχώς για να βρίσκει την πλέον συμφέρουσα γι' αυτόν επένδυση έχοντας ως δεδομένο ένα συγκεκριμένο ύψος κεφαλαίων προς επένδυση. Συμφέρουσα είναι η επένδυση που επιτυγχάνει τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα με τον μικρότερο κίνδυνο.

38 <http://www.specisoft.gr/home/news/docs/arthroerminiadapodotikotitas.pdf>, σ.2.

39 <http://www.specisoft.gr/home/news/docs/arthroerminiadapodotikotitas.pdf>, σ.3.

Επομένως μια επιχείρηση με σχετικά χαμηλό δείκτη Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων δε θα είναι ελκυστική σε επενδυτές, αφού ο βαθμός εμπιστοσύνης που τους εμπνέει θα είναι μικρός. Οι κεφαλαιούχοι επενδυτές, είτε θα επενδύουν νέα ποσά, είτε θα θελήσουν να πουλήσουν σε τρίτους τη συμμετοχή τους σε αυτή, με συνέπεια την έλλειψη εμπιστοσύνης στην επιχείρηση. Αν είναι Ανώνυμη Εταιρεία και η μετοχή τους διαπραγματεύσιμη στο χρηματιστήριο, θα υπάρξει ασφαλώς και πτώση της τιμής της, αφού σοβαροί επενδυτές στο χρηματιστήριο λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους τον δείκτη Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων, όπως και άλλους επενδυτικούς αριθμοδείκτες.⁴⁰

3.4.4 Απόδοση Παγίων

Η Απόδοση Παγίων είναι ο πλέον διαδεδομένος δείκτης μέτρησης της αποδοτικότητας. Μετρά την αποδοτικότητα, του συνόλου των κεφαλαίων που χρησιμοποιούνται στην επιχείρηση. Ορισμένοι μελετητές θεωρούν ότι ως επενδυμένα κεφάλαια θα πρέπει να θεωρούνται όσα είναι δεσμευμένα στην επιχείρηση μακροπρόθεσμα, δηλαδή τα ίδια κεφάλαια και οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. Αυτό σημαίνει ότι δε θα πρέπει να λογίζονται ως επένδυση τα βραχυπρόθεσμα στοιχεία του παθητικού. Ως αιτιολογία για την διάκριση αυτή προβάλλεται ότι οι επενδύσεις, και κατά συνέπεια η απόδοση της επιχείρησης, βασίζονται κυρίως στα μακροπρόθεσμα κεφάλαιά της, ενώ η βραχυχρόνια χρηματοδότηση εξυπηρετεί τις τρέχουσες λειτουργικές ανάγκες της επιχείρησης.⁴¹

3.4.5 Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την αποδοτικότητα των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της οικονομικής μονάδας, καθώς επίσης και

40 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.170-171.

41 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.158-159.

των επί μέρους τμημάτων αυτής ενώ συγχρόνως αποτελεί είδος αξιολογήσεως και ελέγχου της διοικήσεώς της.

Μέσω του υπολογισμού του συγκεκριμένου δείκτη μπορούμε να συγκρίνουμε την αποδοτικότητα μιας οικονομικής μονάδας με την αποδοτικότητα άλλων επιχειρήσεων ή άλλων μορφών επενδύσεων, παρακολουθούμε την διαχρονική αποδοτικότητα της οικονομικής μονάδας σε σύγκριση με άλλα αντίστοιχα μεγέθη άλλων ομοειδών επιχειρήσεων και να διερευνούμε τις αιτίες της μεταβολής του διαχρονικά.⁴²

3.5 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Οι αριθμοδείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης ή δομής κεφαλαίων αποκαλύπτουν την σύνθεση των κεφαλαίων της επιχείρησης και την προέλευση των πηγών χρηματοδότησής της. Κατά κύριο λόγο οι δείκτες αυτοί εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στην αναλογία ιδίων και ξένων κεφαλαίων στο παθητικό. Επιπρόσθετα, εξετάζουν τις πηγές μακροχρόνιας και βραχυχρόνιας χρηματοδότησης της επιχείρησης και τη σχέση των αντίστοιχων κεφαλαίων με συγκεκριμένες κατηγορίες του ενεργητικού. Τα ξένα κεφάλαια προσφέρουν χρηματοδοτικές διευκολύνσεις στις εταιρείες, αλλά παράλληλα ενέχουν κινδύνους. Η παρουσία δανειακών και λοιπών πιστώσεων έχει σημαντικά πλεονεκτήματα. Συμβάλλει στη μεγέθυνση του ενεργητικού, στην κερδοφορία και στην αύξηση της αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων, μέσω της χρηματοοικονομικής μόχλευσης. Πέραν τούτων όμως, η ύπαρξη ξένων κεφαλαίων συνεπάγεται για τις επιχειρήσεις κάποιες δεσμευτικές υποχρεώσεις για αποπληρωμή της πίστωσης και την καταβολή τόκων σε ορισμένα χρονικά διαστήματα. Οι κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν από τη συμμετοχή υψηλού ποσοστού υποχρεώσεων στο σύνολο του παθητικού, έχουν να κάνουν κατά κύριο λόγο με την αδυναμία εξόφλησης μέρους ή του συνόλου αυτών των υποχρεώσεων. Αδυναμία εξόφλησης υποχρεώσεων μπορεί να οδηγήσει σε αναγκαστική ρευστοποίηση περιουσιακών της στοιχείων, απώλεια

42 <https://eclass.uoa.gr/modules/file.php/XRHMATOIKONOMIKHANALYSIPDF.pdf>, σ. 53-54.

ελέγχου της επιχείρησης από πλευράς μετόχων και προς όφελος των πιστωτών, και τέλος χρεοκοπία. Η σωστή χρηματοδοτική δομή αποτελεί καίριο παράγοντα για την εξασφάλιση της μακροχρόνιας επιβίωσης των οικονομικών μονάδων. Επομένως, η ανάλυση δεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης είναι ουσιαστική για τον καθορισμό της βέλτιστης σχέσης ανάμεσα στα ίδια και τα ξένα κεφάλαια και εντέλει για την εκτίμηση της βιωσιμότητας των επιχειρήσεων.⁴³

3.5.1 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια

Ο δείκτης αυτός δείχνει την σχέση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης προς τα ίδια κεφάλαια αυτής.⁴⁴

3.5.2 Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό

Εκφράζει τη σχέση μεταξύ του ιδίου κεφαλαίου και του κυκλοφορούν ενεργητικού που είναι διαθέσιμο στην επιχείρηση. Ένας υψηλός δείκτης δεν προδιαθέτει αρνητικά για την ρευστότητα στα επόμενα χρόνια αφού από την πλευρά των ξένων κεφαλαίων η πίεση για ταμειακές εκροές για εξυπηρέτησή τους θα είναι χαμηλή και αντιμετώπισιμη. Επίσης ο δείκτης αυτός δίνει και μια εικόνα της αυτονομίας που μπορεί να έχει μια επιχείρηση και της ανεξαρτησίας της από δανειακά κεφάλαια και άλλους πιστωτές.⁴⁵

3.5.3 Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων μιας οικονομικής μονάδας, το οποίο έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της.

43 ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, σ.204.

44 <http://www.specisoft.gr/home/news/docs/arthroerminiadapodotikotitas.pdf>, σ.11.

45 <http://www.specisoft.gr/home/news/docs/arthroerminiadkefdomibiosim.pdf>, σ.2.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι ο αριθμοδείκτης Ιδίων Κεφαλαίων προς Σύνολο Ενεργητικού είναι εξίσου σπουδαίος με τον αριθμοδείκτη ρευστότητας μιας οικονομικής μονάδας και αυτό γιατί εμφανίζει την οικονομική της δύναμη ενώ συγχρόνως αντανακλά τη μακροχρόνια ρευστότητά της. Υψηλός αριθμοδείκτης συνεπάγεται με μικρή πιθανότητα οικονομικής δυσκολίας για την εξόφληση των υποχρεώσεων μιας οικονομικής μονάδας. Από την άλλη ένας χαμηλός αριθμοδείκτης αποτελεί ένδειξη μιας πιο επικίνδυνης κατάστασης, αφού ενδέχεται να προκύψουν μεγάλες ζημιές στην οικονομική μονάδα και των οποίων το βάρος για την κάλυψή τους θα φέρουν τα ίδια κεφάλαια.⁴⁶

46 <https://eclass.uoa.gr/modules/file.php/XRHMATOIKONONOMIKHANALYSIPDF.pdf>, σ. 65-66.

Κεφάλαιο 4: Χρηματοοικονομική Ανάλυση «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ»

4.1 Ανάλυση Οικονομικών Καταστάσεων και εξαγωγή δεικτών της εταιρείας

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας «ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ» υπό μορφή δεικτών. Η ανάλυση θα αφορά την περίοδο των ετών 2015 - 2017. Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται προέρχονται από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς της εταιρείας για την περίοδο αυτή.

Θα γίνει υπολογισμός των δεικτών ρευστότητας, αποτελέσματος / δραστηριότητας, αποδοτικότητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης.

Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση των αποτελεσμάτων και η εξαγωγή των συμπερασμάτων.

4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

4.1.1.1 Γενικής Ρευστότητας

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ = ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
/ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
2,084	4,710	4,295



Από τις τιμές που προέκυψαν η ρευστότητα ήταν πάντοτε θετική. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία βρίσκεται σε τέτοιο επίπεδο ρευστότητας που να μπορεί να εξασφαλίσει τα απαραίτητα όρια ασφάλειας.

Η Γενική Ρευστότητα παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 2,084 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις έφτασαν τα 5.761.153€ ενώ το Κυκλοφορούν Ενεργητικό έφτασε τα

12.010.997€. Το 2016 η Γενική Ρευστότητα παρουσίασε το ολικό της μέγιστο, στο 4,71, το οποίο ακολουθήθηκε από μια σχετική πτώση στο 4,295 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις είχαν μια μικρή αύξηση από 4.274.732€ σε 4.284.599€, ενώ το Κυκλοφορούν Ενεργητικό μειώθηκε από 20.010.370€ σε 18.406.043€.

4.1.1.2 Άμεσης Ρευστότητας

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ = ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
– ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ / ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
2,008	4,664	4,175



Αναφορικά με την Άμεση Ρευστότητα οι τιμές που προέκυψαν για το διάστημα 2015-2017 ανέδειξε την ικανότητά της να καλύψει τις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις της.

Η Άμεση Ρευστότητα παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 2,008 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις έφτασαν τα 5.761.153€ ενώ το Κυκλοφορούν Ενεργητικό έφτασε τα 12.010.997€ και τα Αποθέματα τα 437.942€. Το 2016 η Άμεση Ρευστότητα παρουσίασε το ολικό της μέγιστο, στο 4,664, το οποίο

ακολουθήθηκε από μια σχετική πτώση στο 4,175 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις είχαν μια μικρή αύξηση από 4.274.732€ σε 4.284.599€, ενώ το Κυκλοφορούν Ενεργητικό μειώθηκε από 20.010.370€ σε 18.406.043€ και τα Αποθέματα αυξήθηκαν από 195.198€ σε 514.789€.

4.1.1.3 Ταμειακής Ρευστότητας

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ = ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ / ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
1,590	2,557	3,591



Η Ταμειακή Ρευστότητα παρουσίασε συνεχόμενη άνοδο την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 1,59 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις έφτασαν τα 5.761.153€ ενώ τα Χρηματικά Διαθέσιμα έφτασαν τα 9.160.662€. Το 2016 η Γενική Ρευστότητα έφτασε στο 2,557, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό μέγιστο το 2017 στο 3,591 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Χρηματικά Διαθέσιμα αυξήθηκαν από 10.863.258€ σε 15.388.640€, παρόλο που οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις επίσης αυξήθηκαν από 4.247.732€ σε 4.284.599€.

4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποτελέσματος / Δραστηριότητας

4.1.2.1 Ταχύτητας Κεφαλαίου Κίνησης

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ = ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ / ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

(ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ = ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ – ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ)

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
5,838	2,489	3,124



Η Ταχύτητα Κεφαλαίου Κίνησης παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 5,838 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το Κεφάλαιο Κίνησης έφτασε τα 6.249.844€ ενώ ο Κύκλος Εργασιών έφτασε τα 36.492.431€. Το 2016 η Άμεση Ρευστότητα παρουσίασε το ολικό της ελάχιστο, στο 2,489, το οποίο ακολουθήθηκε από μια σχετική αύξηση στο 3,124 το 2017 εξ'

αιτίας του γεγονός ότι το Κεφάλαιο Κίνησης είχε μια μικρή μείωση από 15.762.638€ σε 14.121.444€, ενώ ο Κύκλος Εργασιών αυξήθηκε από 39.245.144€ σε 44.117.366€.

4.1.2.2 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Αποθεμάτων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ = ΠΩΛΗΣΕΙΣ / ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
57,144	157,801	61,003



Η Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 57,144 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ τα Αποθέματα έφτασαν τα 437.942€. Το 2016 η Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων παρουσίασε το ολικό της μέγιστο, στο 157,801, το οποίο ακολουθήθηκε από μια σημαντική μείωση στο 61,003 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Αποθέματα είχαν αύξηση από 195.198€ σε 514.789€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.2.3 Ταχύτητας Πάγιου Ενεργητικού

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = ΠΩΛΗΣΕΙΣ / ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
1,472	2,222	1,633



Η Ταχύτητα Πάγιου Ενεργητικού παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 1,472 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ το Πάγιο Ενεργητικό έφτασε τα 16.992.030€. Το 2016 η Ταχύτητα Πάγιου Ενεργητικού παρουσίασε το ολικό της μέγιστο, στο 2,222, το οποίο ακολουθήθηκε από μια σχετική μείωση στο 1,633 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι το Πάγιο Ενεργητικό είχε αύξηση από 13.862.534€ σε 19.224.975€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.2.4 Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ =
ΠΩΛΗΣΕΙΣ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
1,152	1,096	0,988



Η Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων παρουσίασε συνεχόμενη μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 1,152 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ τα Ίδια Κεφάλαια έφτασαν τα 21.714.319€. Το 2016 η Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων έφτασε στο 1,096, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,988 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Ίδια Κεφάλαια είχαν αύξηση από 28.095.543€ σε 31.768.725€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.2.5 Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ Μ.Ο. ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ = (ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ / ΠΩΛΗΣΕΙΣ) * 365

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,096	0,290	0,079

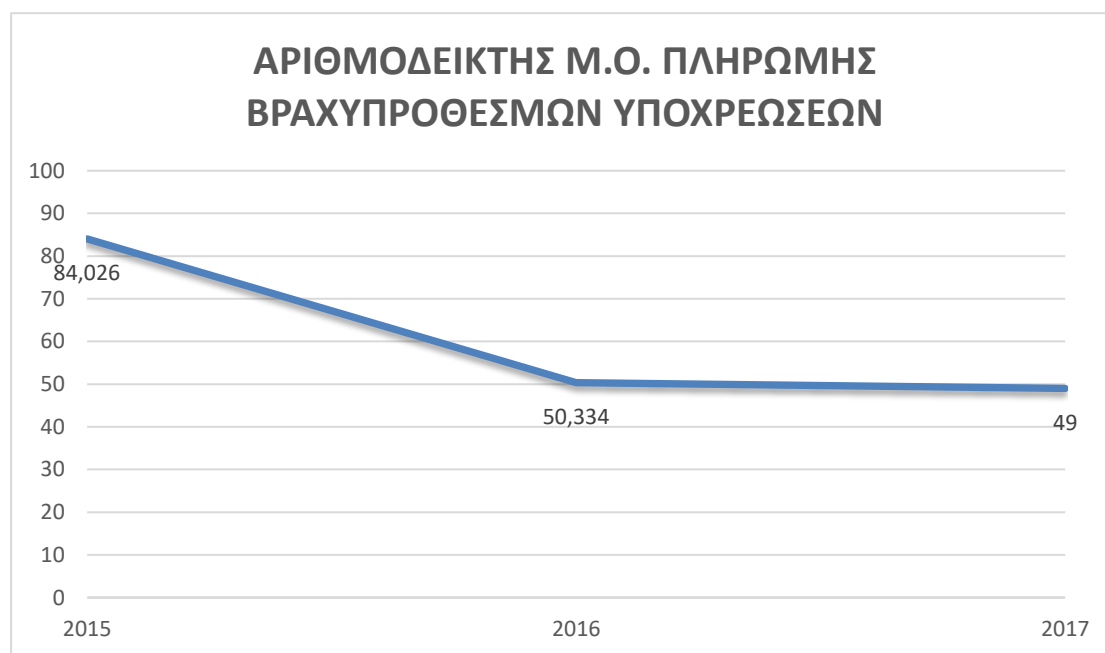


Ο Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το 2015 να ισούται με 0,096 ημέρες που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ οι Απαιτήσεις έφτασαν τα 437.942€. Το 2016 ο Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων παρουσίασε το ολικό της μέγιστο, στις 0,29 ημέρες, το οποίο ακολουθήθηκε από μια σημαντική μείωση στις 0,079 ημέρες το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι οι Απαιτήσεις είχαν σημαντική μείωση από 8.951.914€ σε 2.502.614€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.2.6 Μ.Ο. Πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ Μ.Ο. ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ
= (ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ / ΠΩΛΗΣΕΙΣ) * 365

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
84,026	50,334	49,798



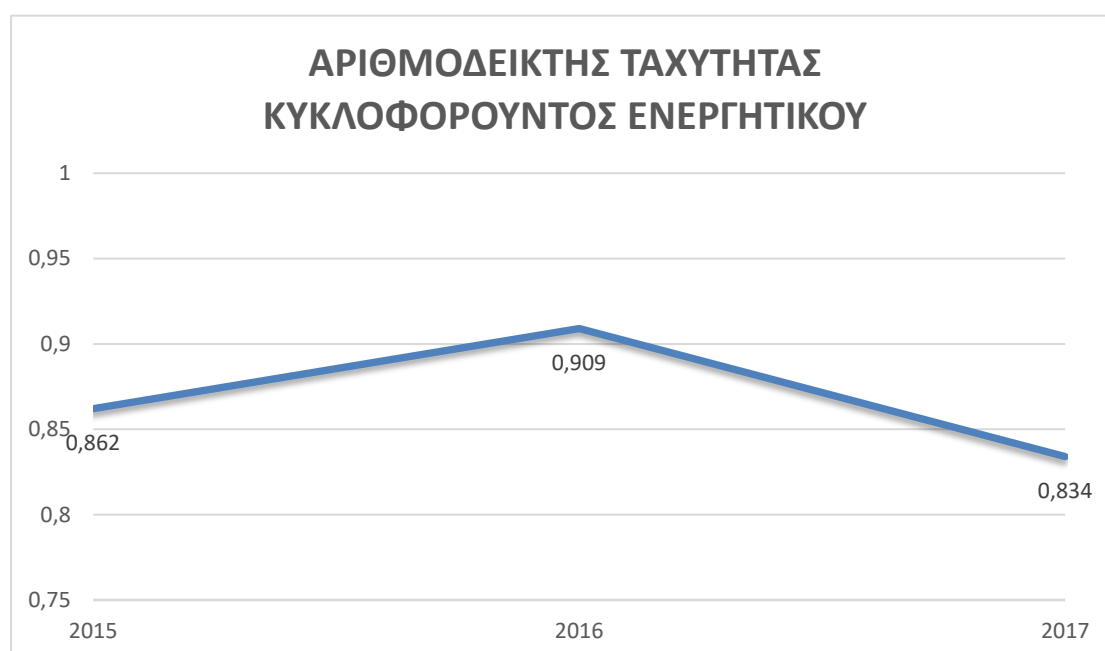
Ο Μ.Ο. Πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων παρουσίασε συνεχή μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 84,026 ημέρες για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις έφτασαν τα 5.761.153€. Το 2016 ο Μ.Ο. Είσπραξης Απαιτήσεων παρουσίασε μείωση στις 50,334 ημέρες, το οποίο ακολουθήθηκε από μια μικρή μείωση στις 0,079 ημέρες το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις είχαν μικρή

αύξηση από 4.247.732€ σε 4.284.599€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.2.7 Ταχύτητας Κυκλοφορούντος Ενεργητικού

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = ΠΩΛΗΣΕΙΣ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,862	0,909	0,834



Η Ταχύτητα Κυκλοφορούντος Ενεργητικού παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το 2015 να ισούται με 0,862 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ το Σύνολο Ενεργητικού έφτασε τα 29.223.027€. Το 2016 η Ταχύτητα Κυκλοφορούντος Ενεργητικού έφτασε το οριακό μέγιστο στο 0,909, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,834 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι το Σύνολο Ενεργητικού είχε αύξηση από 33.872.904€ σε 37.631.018€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.3 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

4.1.3.1 Περιθώριο Μικτού Κέρδους

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ = ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ / ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,457	0,274	0,404



Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό επίσης να ισούται με 0,457 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα Μικτά Κέρδη έφτασαν τα 11.446.619€ ενώ οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€. Το 2016 το Περιθώριο Μικτού Κέρδους παρουσίασε το ολικό επίσης ελάχιστο, στο 0,274, το οποίο ακολουθήθηκε από μια αύξηση στο 0,404 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Μικτά Κέρδη είχαν αύξηση από 8.442.577€ σε 12.713.243€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης μια μικρή αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.3.2 Περιθώριο Καθαρού Κέρδους

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ = ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ
/ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,232	0,229	0,167

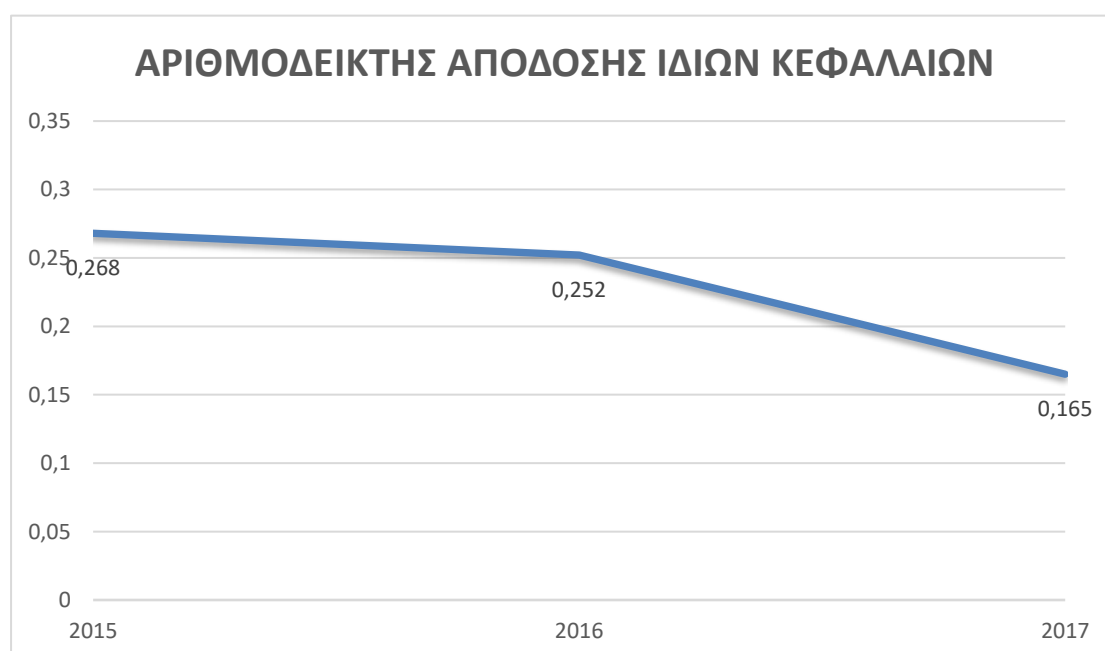


Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους παρουσίασε συνεχή μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 0,232 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι Πωλήσεις έφτασαν τα 25.025.812€ ενώ τα Κέρδη προ Φόρων έφτασαν τα 5.820.017€. Το 2016 το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους παρουσίασε μείωση στο 0,229, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,167 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Κέρδη προ Φόρων είχαν μείωση από 7.082.880€ σε 5.256.833€, παρόλο που οι Πωλήσεις είχαν επίσης αύξηση από 30.802.567€ σε 31.404.123€.

4.1.3.3 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ = ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,268	0,252	0,165

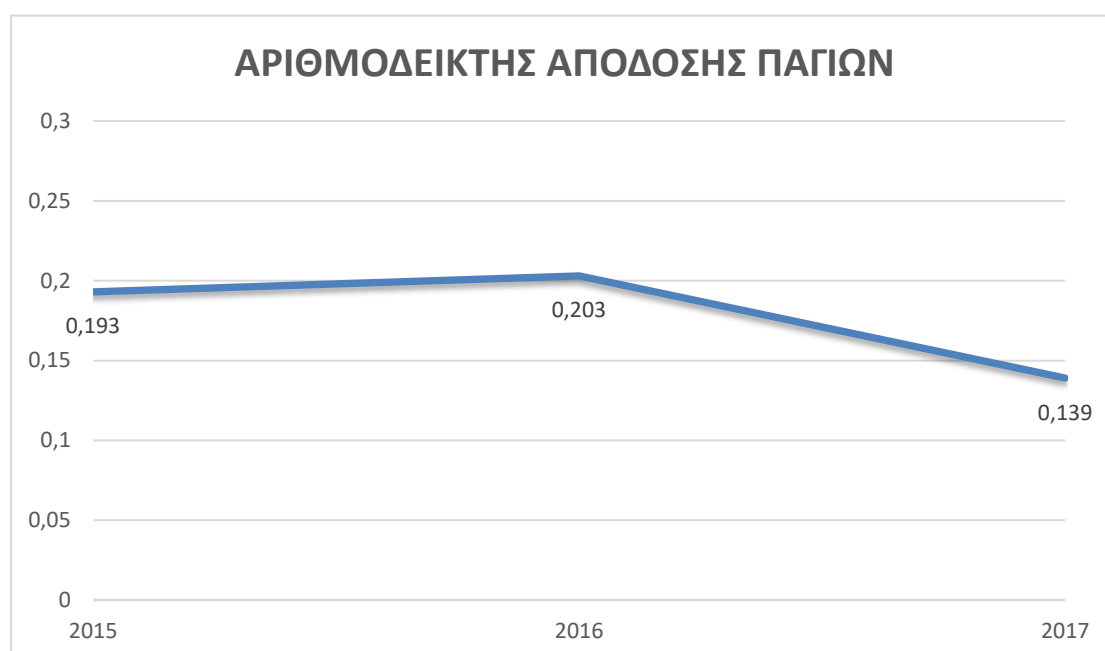


Η Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων παρουσίασε συνεχή μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 0,268 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα Ίδια Κεφάλαια έφτασαν τα 21.714.319€ ενώ τα Κέρδη προ Φόρων έφτασαν τα 5.820.017€. Το 2016 το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους παρουσίασε μείωση στο 0,252, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,165 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Κέρδη προ Φόρων είχαν μείωση από 7.082.880€ σε 5.256.833€, παρόλο που τα Ίδια Κεφάλαια είχαν επίσης αύξηση από 28.095.543€ σε 31.768.725€.

4.1.3.4 Απόδοση Παγίων

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΠΑΓΙΩΝ = ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,193	0,203	0,139



Η Απόδοση Παγίων παρουσίασε αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το 2015 να ισούται με 0,193 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα Καθαρά Κέρδη έφτασαν τα 5.614.664€ ενώ το Σύνολο Ενεργητικού έφτασε τα 29.223.027€. Το 2016 η Απόδοση Παγίων έφτασε το οριακό μέγιστο στο 0,203, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,139 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι το Σύνολο Ενεργητικού είχε αύξηση από 33.872.904€ σε 37.631.018€, παρόλο που τα Καθαρά Κέρδη είχαν μείωση από 6.902.858€ σε 5.256.833€.

4.1.3.5 Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ =
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ / ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,467	0,344	0,285



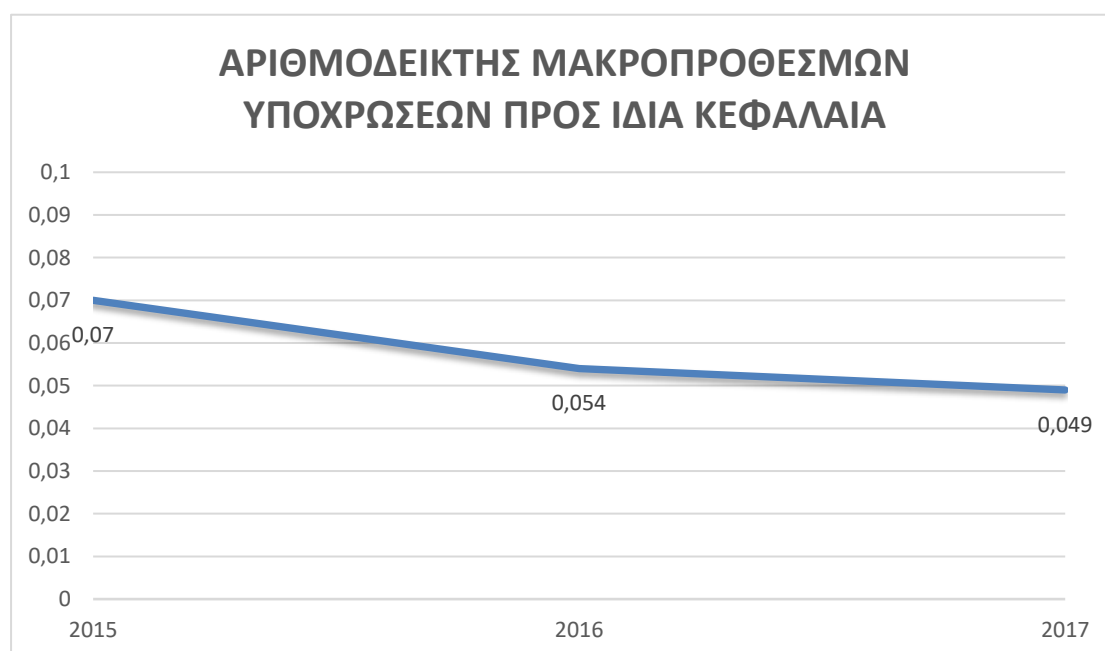
Η Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού παρουσίασε συνεχή μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 0,467 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα Καθαρά Κέρδη έφτασαν τα 5.614.664€ ενώ το Κυκλοφορούν Ενεργητικό έφτασε τα 12.010.997€. Το 2016 η Απόδοση Κυκλοφορούντος Ενεργητικού παρουσίασε μείωση στο 0,344, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,285 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι το Κυκλοφορούν Ενεργητικό είχε μείωση από 20.010.370€ σε 18.406.043€, παρόλο που τα Καθαρά Κέρδη είχαν επίσης μείωση από 6.902.858€ σε 5.256.833€.

4.1.4 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

4.1.4.1 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ = ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ / ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,070	0,054	0,049



Οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια παρουσίασαν συνεχή μείωση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό της να ισούται με 0,07 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα Ίδια Κεφάλαια έφτασαν τα 21.714.319€ ενώ οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις έφτασαν τα 1.527.555€. Το 2016 οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια παρουσίασαν μείωση στο 0,054, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό ελάχιστο στο 0,049 το 2017 εξ'

αιτίας του γεγονός ότι οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις είχαν μια μικρή αύξηση από 1.529.629€ σε 1.577.694€, παρόλο που τα ίδια Κεφάλαια είχαν επίσης αύξηση από 28.095.543€ σε 31.768.725€.

4.1.4.2 Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ / ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
1,807	1,404	1,725



Τα Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό παρουσίασαν αυξομειώσεις την περίοδο 2015-2017 με το ολικό μέγιστό τους να ισούται με 1,807 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το Κυκλοφορούν Ενεργητικό έφτασε τα 12.010.997€ ενώ τα Ίδια Κεφάλαια έφτασαν τα 21.714.319€. Το 2016 τα Ίδια Κεφάλαια προς Κυκλοφορούν Ενεργητικό παρουσίασαν το ολικό τους ελάχιστο, στο 1,404, το οποίο ακολουθήθηκε από μια αύξηση στο 1,725 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Ίδια Κεφάλαια είχαν αύξηση από 28.095.543€ σε 31.768.725€, παρόλο που το Κυκλοφορούν Ενεργητικό είχε μείωση από 20.010.370€ σε 18.406.043€.

4.1.4.3 Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ / ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

ΕΤΟΣ		
2015	2016	2017
0,748	0,829	0,844



Τα Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού παρουσίασαν συνεχή αύξηση την περίοδο 2015-2017 με το ολικό ελάχιστό της να ισούται με 0,748 για το 2015 που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το Σύνολο Ενεργητικού έφτασε τα 29.003.027€ ενώ τα Ίδια Κεφάλαια έφτασαν τα 21.714.319€. Το 2016 τα Ίδια Κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού παρουσίασαν αύξηση στο 0,829, το οποίο ακολουθήθηκε από το ολικό μέγιστο στο 0,844 το 2017 εξ' αιτίας του γεγονός ότι τα Ίδια Κεφάλαια είχαν αύξηση από 28.095.543€ σε 31.768.725€, παρόλο που το Σύνολο Ενεργητικού είχε επίσης αύξηση από 33.872.904€ σε 37.631.018€.

Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία, καταβλήθηκε προσπάθεια ανάλυσης της ναυτιλιακής εταιρείας ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ. Με την ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων και με τον υπολογισμό κάποιων βασικών αριθμοδεικτών παρουσιάστηκαν στοιχεία που συνθέτουν την εταιρεία και τον τρόπο που λειτουργεί. Η ανάλυση συγκεκριμένων αριθμοδεικτών, συνέβαλλε στην εξαγωγή ορισμένων πολύ χρήσιμων συμπερασμάτων αναφορικά με τη ρευστότητα, την αποδοτικότητα και την επενδυτική δραστηριότητα της συγκεκριμένης εταιρείας. Στις παραγράφους που θα ακολουθήσουν, παρατίθενται τα συμπεράσματα από τους αριθμοδείκτες που εξετάστηκαν για την ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ για το διάστημα 2015 - 2017.

Σε επίπεδα ρευστότητας, εκείνη που μελετήθηκε πρώτα ήταν η γενική. Από τις τιμές που προέκυψαν για την εταιρεία, η ρευστότητα ήταν πάντοτε θετική. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως η εταιρεία βρίσκεται σε επίπεδο που μπορεί να εξασφαλίσει τα απαραίτητα όρια ασφάλειας.

Αναφορικά με την άμεση ρευστότητα, οι τιμές που προέκυψαν και η πορεία τους το διάστημα 2015 - 2017 ανέδειξε την ικανότητα της εταιρείας να καλύπτει με ευκολία τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Σχετικά με την επάρκεια ή μη μετρητών της εταιρείας, η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ κυμάνθηκε σε υψηλά επίπεδα. Το συγκεκριμένο στοιχείο πρακτικά σημαίνει σχετική άνεση στην επάρκεια μετρητών. Ουσιαστικά όμως, και για την ασφαλή εξαγωγή συμπερασμάτων, απαιτείται ο συνδυασμός του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη με άλλους για ασφαλέστερα συμπεράσματα.

Η χρήση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας εξετάστηκε και μέσω της ταχύτητας κυκλοφορίας των αποθεμάτων της. Από τις τιμές του συγκεκριμένου δείκτη, έγινε αντιληπτό ότι η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ κατάφερε να έχει ικανοποιητικές τιμές μόνο για τις χρονιές 2015 και 2017, ενώ το 2016 παρουσιάστηκε το φαινόμενο της

υπεραποθεματοποίησης. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία είχε περισσότερα αποθέματα απ' ό,τι χρειαζόταν με αποτέλεσμα αυτά να μείνουν ανεκμετάλλευτα.

Η ικανότητα της εταιρείας να αξιοποιεί στην μάχη της αγοράς όλα τα εφόδια που διαθέτει (πάγια - εγκαταστάσεις κλπ.) μελετήθηκε μέσω του αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας παγίου ενεργητικού. Στην προκειμένη περίπτωση, η εταιρεία συγκέντρωσε υψηλές τιμές κάτι που πρακτικά σημαίνει ανικανότητα αξιοποίησης όλων των δυνατοτήτων.

Ο βαθμός χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας σε σχέση με τις πωλήσεις, για το διάστημα 2015 - 2017, ήταν αρκετά ικανοποιητικός. Ειδικότερα, οι τιμές του αριθμοδείκτη για την εταιρεία ήταν μεγαλύτερη της μονάδας για τις χρονιές 2015 και 2016, ενώ το 2017 ήταν οριακά κάτω αυτήν. Σαν γενικό συμπέρασμα, μπορεί να πει κανείς πως τα ίδια κεφάλαια αξιοποιούνται σε ικανοποιητικό βαθμό σε σχέση με τις πραγματοποιηθείσες πωλήσεις, όμως παρατηρείται μια συνεχής μείωση που μπορεί να είναι επικίνδυνη στο μέλλον.

Άξιο στοιχείο ελέγχου ήταν αν οι απαιτήσεις των εταιρειών είναι πολύ μεγάλες σε σύγκριση με τις πωλήσεις τους. Η μεγάλη ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων σημαίνει μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες. Από τις τιμές που προέκυψαν, η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ είχε μεγάλες απαιτήσεις σε σχέση με τις πωλήσεις ενώ αύξηση παρουσιάστηκε την χρονιά 2016.

Ο βαθμός αξιοποίησης των πωλήσεων σε σχέση με την ικανοποίηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ήταν ιδανικός στην εταιρεία με τη συγκέντρωση χαμηλών τιμών. Η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ κατέβαλλε προσπάθειες να αξιοποιήσει κάθε χρονιά όλο και καλύτερα τις πωλήσεις σε συνδυασμό με τις υποχρεώσεις.

Τα επίπεδα χρήσης του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις κυμάνθηκαν με μικρές αυξομειώσεις το διάστημα 2015 - 2017 για την εταιρεία έτσι ώστε να αξιοποιεί σε ικανοποιητικό βαθμό το ενεργητικό σε σχέση με τις πωλήσεις.

Στον έλεγχο της αποδοτικότητας της εταιρείας, ελέγχθηκαν μια σειρά από αριθμοδείκτες. Ο χαρακτηριστικότερος, μελέτησε το περιθώριο μικτού κέρδους. Από τα αποτελέσματα που προέκυψαν, η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ είχε μεγάλα ποσοστά εξασφαλίζοντας υψηλότερα μικτά κέρδη.

Στα επίπεδα καθαρών κερδών, η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ είχε καλές τιμές για το δείκτη και ήταν πάντα θετικές. Η εταιρεία λοιπόν κατόρθωσε να επιτύχει ποσοστά καθαρού κέρδους από τις πωλήσεις χωρίς να έχει ζημιές.

Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων ήταν θετική για τη ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ για όλες τις χρονιές. Η εταιρεία είχε θετικές χαμηλές τιμές ενώ η ικανότητα δημιουργίας κερδών διαχρονικά μειωνόταν, στοιχείο που όμως από μόνο του δεν οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα καθώς μπορεί να επιδρούν άλλοι παράγοντες.

Σε επίπεδα απόδοσης των παγίων, υπήρξε η ανάλογη πορεία με τον προηγούμενο δείκτη των ιδίων κεφαλαίων. Η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ παρουσίασε θετικές τιμές ενώ και πάλι εμφάνισε μείωση στις τιμές για το 2017 γεγονός που απεικονίζει τα προβλήματα που είναι πιθανό να αντιμετωπίσει στο μέλλον.

Αναφορικά με το κυκλοφορούν ενεργητικό και τη σχέση του με τα καθαρά κέρδη, η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ αξιοποιεί αποδοτικότερα τα καθαρά κέρδη σε σχέση με το κυκλοφορούν ενεργητικό. Συγκέντρωσε ποσοστά αρκετά μεγάλα στοιχείο που όμως οφείλεται εν μέρει και στην διαχρονική πορεία στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού της.

Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστώσει κανείς πως παρόλο η εταιρεία αποτελεί μικρό ποσοστό του κλάδου της ναυτιλίας με τα οικονομικά της δεδομένα και την πορεία της μπορεί να αποτελέσει «οδηγό» για μικρότερες αλλά και μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον ελληνικό χώρο. Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως δεν έχει φανεί η επίδραση της οικονομικής κρίσης σε τόσο μεγάλο βαθμό και σε ορισμένα στοιχεία της εταιρείας έχει υπάρξει μάλιστα αύξηση.

Παρ' όλα αυτά, οι προκλήσεις μέσα στο πλαίσιο του ελλαδικού χώρου στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Μέσα λοιπόν σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισορροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας συνεχώς επεκτεινόμενης παγκοσμιοποίησης, οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές της εταιρείας θα καθορίζονται και θα υλοποιούνται με βάση την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη.

Βιβλιογραφία

- ΠΑΠΑΔΕΑΣ Π., ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Ν. (2014). ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ.
- ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (2014). ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, ΑΘΗΝΑ.
- <http://www.salamisinternational.com>
- <http://www.specisoft.gr>
- <https://eclass.uoa.gr>
- <https://inbusinessnews.reporter.com.cy>
- <https://www.marinetraffic.com>
- <https://ellinikiaktoploia.net>
- <http://www.e-nautilia.gr>

Παράρτημα

Ισολογισμός 2015

SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2015

	Σημ.	2015 €	2014 €
Κύκλος εργασιών	5	36.492.431	33.894.018
Κόστος πωλήσεων		<u>(25.025.812)</u>	<u>(25.348.999)</u>
Μικτό κέρδος		11.466.619	8.545.019
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	6	66.673	127.429
Αποσβέσεις		<u>(1.704.988)</u>	<u>(1.907.573)</u>
Έξοδα πωλήσεων		<u>(275.975)</u>	<u>(372.039)</u>
Έξοδα διοίκησης		<u>(4.152.218)</u>	<u>(3.918.753)</u>
Κέρδος από εργασίες	7	5.400.111	2.474.083
Καθαρά έσοδα/(έξοδα) χρηματοδότησης	9	143.173	(34.392)
Καθαρό κέρδος από εκποίηση ακινήτων, πλοίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού		<u>276.733</u>	<u>138.534</u>
Κέρδος πριν τη φορολογία		5.820.017	2.578.225
Φορολογία	10	<u>(205.353)</u>	<u>(97.483)</u>
Καθαρό κέρδος για το έτος		5.614.664	2.478.742
Καθαρό κέρδος για το έτος που αναλογεί σε:			
Μετόχους μητρικής εταιρείας		5.672.454	2.483.258
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		<u>(57.790)</u>	<u>15.488</u>
Καθαρό κέρδος για το έτος		5.614.664	2.478.742
Κέρδος ανά μετοχή που κατανέμεται στους μετόχους της μητρικής εταιρείας (σεντ)	11	15,53	6,74

Οι σημειώσεις στις σελίδες 13 μέχρι 45 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.

SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

31 Δεκεμβρίου 2015

	Σημ.	2015 €	2014 €
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Ακίνητα, πλοία, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός	13	14.884.904	13.758.358
Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού διαθέσιμα προς πώληση	14	1.765.406	1.756.739
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	341.720	341.720
		<u>16.992.030</u>	<u>15.856.817</u>
Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Αποθέματα	15	437.942	335.297
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	2.412.393	2.595.343
Μετρητά στην τράπεζα και στο ταμείο	17	9.160.662	6.104.244
		<u>12.010.997</u>	<u>9.034.884</u>
Σύνολο στοιχείων ενεργητικού		<u>29.003.027</u>	<u>24.891.701</u>
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	18	15.707.529	15.707.529
Αποθεματικό έκδοσης μετοχών υπέρ το άρτιο		937.067	937.067
Αποθεματικά δίκαιης αξίας	19	2.242.726	2.233.758
Συσσωρευμένα κέρδη / (ζημιές)		2.866.227	(956.666)
		<u>21.753.549</u>	<u>17.921.688</u>
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		<u>(39.230)</u>	<u>19.570</u>
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		<u>21.714.319</u>	<u>17.941.258</u>
Μη βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Δανεισμός	20	-	500.000
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	719.766	-
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	21	807.789	812.230
		<u>1.527.555</u>	<u>1.312.230</u>
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	3.246.439	3.042.746
Δανεισμός	20	1.718.239	2.525.095
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	23	108.735	70.372
Πληρωτέο μέρισμα	24	687.740	-
		<u>5.761.153</u>	<u>5.638.213</u>
Σύνολο υποχρεώσεων		<u>7.288.708</u>	<u>6.950.443</u>
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		<u>29.003.027</u>	<u>24.891.701</u>

Στις 13 Απριλίου 2016 το Διοικητικό Συμβούλιο της SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD ενέκρινε αυτές τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις για έκδοση.

.....
Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου
Σύμβουλος

.....
Αντώνιος Σ. Λούπης
Σύμβουλος

Οι σημειώσεις στις σελίδες 13 μέχρι 45 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.

Ισολογισμός 2016

SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2016

	Σημ.	2016 €	2015 €
Κύκλος εργασιών	5	39,245,144	36,492,431
Κόστος πωλήσεων		<u>(30,802,567)</u>	<u>(25,025,812)</u>
Μικτό κέρδος		8,442,577	11,466,619
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	6	191,516	66,673
Αποσβέσεις		(1,987,239)	(1,704,988)
Έξοδα πωλήσεων		(237,245)	(275,975)
Έξοδα διοίκησης		<u>(4,096,232)</u>	<u>(4,152,218)</u>
Κέρδος από εργασίες	7	2,313,377	5,400,111
Καθαρά (έξοδα)/έσοδα χρηματοδότησης	9	(21,590)	143,173
Καθαρό κέρδος από εκποίηση ακινήτων, πλοίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού		<u>4,791,093</u>	<u>276,733</u>
Κέρδος πριν τη φορολογία		7,082,880	5,820,017
Φορολογία	10	<u>(180,022)</u>	<u>(205,353)</u>
Καθαρό κέρδος για το έτος		<u>6,902,858</u>	<u>5,614,664</u>
Καθαρό κέρδος για το έτος που αναλογεί σε:			
Μετόχους μητρικής εταιρείας		6,794,571	5,672,454
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		<u>108,287</u>	<u>(57,790)</u>
Καθαρό κέρδος για το έτος		<u>6,902,858</u>	<u>5,614,664</u>
Κέρδος ανά μετοχή που κατανέμεται στους μετόχους της μητρικής εταιρείας (σεντ)	11	<u>18.60</u>	<u>15.53</u>

Οι σημειώσεις στις σελίδες 19 μέχρι 52 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.

SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

31 Δεκεμβρίου 2016

	Σημ.	2016 €	2015 €
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Ακίνητα, πλοία, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός	13	11,368,739	14,884,904
Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού διαθέσιμα προς πώληση	14	2,152,075	1,765,408
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	341,720	341,720
		<u>13,862,534</u>	<u>16,992,030</u>
Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Αποθέματα	15	195,198	437,942
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	8,951,914	2,412,393
Μετρητά στην τράπεζα και στο ταμείο	17	10,863,258	9,160,862
		<u>20,010,370</u>	<u>12,010,997</u>
Σύνολο στοιχείων ενεργητικού		<u>33,872,904</u>	<u>29,003,027</u>
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	18	15,707,529	15,707,529
Αποθεματικό έκδοσης μετοχών υπέρ το άρτιο		937,067	937,067
Αποθεματικά δίκαιης αξίας	19	2,251,865	2,242,728
Συσσωρευμένα κέρδη		9,135,965	2,866,227
		<u>28,032,426</u>	<u>21,753,549</u>
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		63,117	(39,230)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		<u>28,095,543</u>	<u>21,714,319</u>
Μη βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	719,766	719,766
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	21	809,863	807,789
		<u>1,529,629</u>	<u>1,527,555</u>
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	4,134,752	3,246,439
Δανεισμός	20	68,799	1,718,239
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	23	18,914	108,735
Πληρωτέο μέρισμα	24	25,267	687,740
		<u>4,247,732</u>	<u>5,761,153</u>
Σύνολο υποχρεώσεων		<u>5,777,361</u>	<u>7,288,708</u>
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		<u>33,872,904</u>	<u>29,003,027</u>

Στις 27 Απριλίου 2017 το Διοικητικό Συμβούλιο της SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD ενέκρινε αυτές τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις για έκδοση.

.....
Βάσος Γ. Χατζηθεοδοσίου
Σύμβουλος

.....
Αντώνιος Σ. Λούπης
Σύμβουλος

Οι σημειώσεις στις σελίδες 19 μέχρι 52 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.

Ισολογισμός 2017

SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2017

	Σημ.	2017 €	2016 €
Κύκλος εργασιών	5	44,117,366	39,245,144
Κόστος πωλήσεων		<u>(31,404,123)</u>	<u>(30,802,567)</u>
Μικτό κέρδος		12,713,243	8,442,577
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	6	207,967	191,516
Αποσβέσεις		(1,506,090)	(1,987,239)
Έξοδα πωλήσεων		(327,784)	(237,245)
Έξοδα διοίκησης		(4,382,092)	(4,096,232)
Χρέωση για απομείωση στην αξία των χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού		<u>(127,373)</u>	-
Κέρδος από εργασίες	7	6,577,871	2,313,377
Καθαρά έξοδα χρηματοδότησης	9	(918,732)	(21,590)
Καθαρή (ζημιά)/κέρδος από εκποίηση ακινήτων, πλοίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού		<u>(614)</u>	<u>4,791,093</u>
Κέρδος πριν τη φορολογία		5,658,525	7,082,880
Φορολογία	10	(401,692)	(180,022)
Καθαρό κέρδος για το έτος		5,256,833	6,902,858
Καθαρό κέρδος για το έτος που αναλογεί σε:			
Μετόχους μητρικής εταιρείας		5,179,900	6,794,571
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		76,933	108,287
Καθαρό κέρδος για το έτος		5,256,833	6,902,858
Κέρδος ανά μετοχή που κατανέμεται στους μετόχους της μητρικής εταιρείας (σεντ)	11	14,18	18,60

Οι σημειώσεις στις σελίδες 21 μέχρι 55 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.

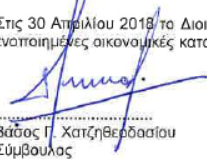
SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

31 Δεκεμβρίου 2017

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	Σημ.	Αναθεωρημένο	
		2017	2016
		€	€
Μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Ακίνητα, πλοία, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός	13	16,822,008	12,806,979
Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού διαθέσιμα προς πώληση	14	2,061,247	1,866,474
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	341,720	341,720
		<u>19,224,975</u>	<u>15,015,173</u>
Κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού			
Αποθέματα	15	514,789	195,198
Εμπορικά και άλλα εισπρακτέα	16	2,502,614	8,951,914
Μετρητά στην τράπεζα και στο ταμείο	17	15,388,640	10,863,258
		<u>18,406,043</u>	<u>20,010,370</u>
Σύνολο στοιχείων ενεργητικού		<u>37,631,018</u>	<u>35,025,543</u>
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	18	15,707,529	15,707,529
Αποθεματικό έκδοσης μετοχών υπέρ το άρτιο		937,067	937,067
Αποθεματικά δικαίως αξίας- Αναθεωρημένα	19	3,594,010	3,243,849
Συσσωρευμένα κέρδη		11,393,534	9,135,965
		<u>31,632,140</u>	<u>29,024,410</u>
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		136,585	63,117
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		<u>31,768,725</u>	<u>29,087,527</u>
Μη βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	607,266	719,766
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	21	970,428	970,518
		<u>1,577,694</u>	<u>1,690,284</u>
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Εμπορικοί και άλλοι πιστωτές	22	3,843,826	4,134,752
Δανεισμός	20	284,034	68,799
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	23	80,927	18,914
Πληρωτέο μέρισμα	24	75,812	25,267
		<u>4,284,599</u>	<u>4,247,732</u>
Σύνολο υποχρεώσεων		<u>5,862,293</u>	<u>5,938,016</u>
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		<u>37,631,018</u>	<u>35,025,543</u>

Στις 30 Απριλίου 2018, το Διοικητικό Συμβούλιο της SALAMIS TOURS (HOLDINGS) PUBLIC LTD ενέκρινε αυτές τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις για έκδοση.


 Βάσος Γ. Χατζηθεοδωσίου
 Σύμβουλος


 Αντώνιος Σ. Λούπιτης
 Σύμβουλος

Οι σημειώσεις στις σελίδες 21 μέχρι 55 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων.