



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΑΤΡΩΝ
UNIVERSITY OF PATRAS

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

(πρώην Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής – Μεσολόγγι)

Λογιστική και ελεγκτική ναυτιλιακών εταιρειών



Όνοματεπώνυμο: Τασούλας Αλέξανδρος-Σωτήριος

A.M: 16559

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Μπάλλα Βασιλική

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2022



Περιεχόμενα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ABSTRACT	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	10
1.1. Ιστορική ανάδρομη της ελεγκτικής.....	10
1.2. Το περιεχόμενο της ελεγκτικής.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	12
2.1. Το λογιστικό βιβλίο	12
2.2. Το λογιστικό σχέδιο.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	15
3.1. Εμπορική ναυτιλία.....	15
3.2. ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	19
4.1. Οργάνωση και δομή ναυτιλιακών επιχειρήσεων	19
4.2. Χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες	21
4.3. Κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων	24
4.4. Κατηγοριοποίηση ανάλογα με το ανθρώπινο δυναμικό.....	25
4.5. Γενική κατηγοριοποίηση:.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	26
5.1. Σύστημα διοίκησης των ναυτιλιακών εταιριών	27
5.1.1. Τμηματοποίηση.....	27
5.2. Το οργανόγραμμα	30
5.2.1. Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας που στο δυναμικό της έχει μόνο ένα πλοίο	30
5.3. Ημερήσιο λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ.....	32
6.1. Σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων (IMS).....	33
6.2. Σύστημα προγραμματισμού απαιτούμενων υλικών (MRP)	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	36
7.1. Επικοινωνίες μικρής εμβέλειας VHF	37
7.2. Επικοινωνίες μεσαίας εμβέλειας MF (300kHz έως 3000 Khz)	38

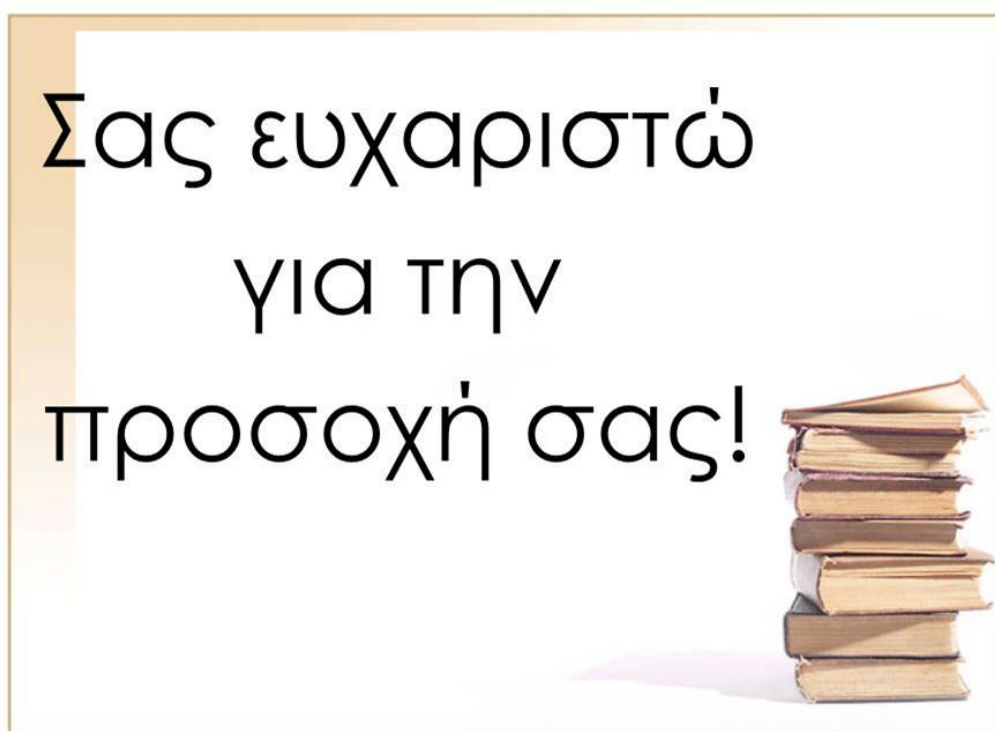
7.3. Επικοινωνίες υψηλής εμβέλειας HF (3MHz έως 30 MHz).....	38
7.3. Κανάλι κλήσεων και κινδύνου	38
7.4. Το τηλεπικοινωνιακό μοντέλο Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων	39
7.5. Επικοινωνία μέσω δορυφόρων.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	41
9.1. Εφαρμογή φορολογικών συστημάτων στον Ελλαδικό χώρο.....	43
9.2. Φορολογία των μετόχων.....	43
9.3. Νόμος 27/1975.....	44
9.4. Αργίες πλοίων και φορολογία.....	46
Κεφάλαιο 10: Φορολογία πλοίων	48
10.1. Α κατηγορία.....	48
10.1.1. Αλλαγές και μειώσεις του φόρου που βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία	49
10.1.2. Πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν της 22/2/1975	49
10.2. Β κατηγορία.....	50
10.3. Φορολογία πλοίων με ξένη σημαία.....	53
10.4. Μείωση φόρου πλοίων με ξένη σημαία.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΘΈΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	55
11.1. Διάκριση πάγιων στοιχείων	56
11.2. Αξία με την οποία τα πάγια παρουσιάζονται στον ισολογισμό	57
11.3. Δαπάνες για πάγια στοιχεία έπειτα από τον χρόνο κτήσεως.....	58
11.4. Αποθέματα	59
11.5. Αποθέματα στην ναυτιλιακή επιχείρηση.....	59
11.6. Καύσιμα και λιπαντικά	60
11.7. Λοιπά αναλώσιμα – Λοιπά Καύσιμα.....	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: ΈΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	62
12.1. Κόστος εκμετάλλευσης πλοίου	62
12.2. Προϋπολογιστικό και απολογιστικό κόστος εκμετάλλευσης	63
12.3. Πρόκριση ναυλώσεως	65
12.4. Επισκευές και συντηρήσεις.....	65
12.5. Αναλώσιμα υλικά και ανταλλακτικά	66
12.6. Ασφάλιστρα.....	67
12.7. Οργανισμοί αυτασφαλίσεως.....	68
12.8. Ασφαλιστική αποζημίωση.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ	70
13.1. Σύγκρουση πλοίων	71
13.2. Επιθαλάσσια αρωγή.....	71
Συμπεράσματα	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	74
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	74
ΞΕΝΗ	77

ΕΥΧΑΡΙΣΤΪΕΣ

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου που με την αμέριστη συμπαράσταση τους πραγματοποίησα τις σπουδές μου και ιδιαίτερα του παππούδες μου Σωτήριο και Γεώργιο που χάρις την δική τους συμβολή κατάφερα να διεκπεραιώσω τις φοιτητικές μου υποχρεώσεις και δεν βρίσκονται πλέον εν ζωή.

Τέλος την καθηγήτρια μου, καθώς χωρίς αυτήν δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί αυτή η εργασία.



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή πραγματεύεται την Λογιστική και ελεγκτική ναυτιλιακών εταιρειών. Στα αρχικά κεφάλαια γίνεται μια μνεία σχετικά με την ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας και τις ελεγκτικές καθώς και το περιεχόμενο αυτής. Στην συνέχεια αναλύονται όροι όπως ναυτιλιακή λογιστική, το λογιστικό βιβλίο καθώς και το λογιστικό σχέδιο. Στην πορεία της εργασίας αναλύεται η εμπορική και η ποντοπόρος ναυτιλία καθώς επίσης η διοίκηση, τα χαρακτηριστικά και την οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στην συνέχεια αναλύονται τα μηχανογραφικά συστήματα, οι τρόποι επικοινωνίας, και ο τρόπος κοστολόγησης. Στην παρούσα εργασία καταγράφεται με λεπτομερή τρόπο η φορολογία των πλοίων καθώς και τα λογιστικά θέματα που αφορούν μια ναυτιλιακή εταιρία. Τέλος παρατίθενται τα συμπεράσματα και η βιβλιογραφία της εργασίας.



Λέξεις κλειδιά: Λογιστική, ελεγκτική και ναυτιλιακών εταιρειών

ABSTRACT

This paper deals with the accounting and auditing of shipping companies. In the initial chapters a reference is made to the historical background of shipping and auditing and its contents. Then, terms such as shipping accounting, accounting book and accounting plan are analyzed. The course of work analyzes commercial and seagoing shipping as well as the management, characteristics and organization of shipping companies. The following discusses the computer systems, ways of communication, and costing. This paper describes in detail the taxation of ships as well as the accounting issues related to a shipping company. Finally, the conclusions and bibliography of the work are presented.

Key words: Accounting, auditing and shipping companies

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε επιχείρηση που παρέχει υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να χαρακτηριστεί ως Ναυτιλιακή. Οι υπηρεσίες αυτές συνδέονται άμεσα με το πλοίο, που με την βοήθεια αυτού εκτελούνται οι μεταφορές. Κάθε ναυτιλιακή εταιρία είναι ένας συνδυασμός των εννοιών: Κεφάλαιο, Εργασία και Παροχή θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με τον Branch, ναυτιλιακή επιχείρηση καλείται η οικονομική μονάδα που έχει σαν αντικείμενο εργασιών της το πλοίο, ως πλοιοκτήτης ή σαν εφοπλιστής και σε μια ευρύτερη έννοια είναι εκείνη που εκμεταλλεύεται ή και διαχειρίζεται δικά της ή και ξένης ιδιοκτησίας πλοία.

Ο ορισμός της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν μπορεί να προσδιοριστεί επ' ακριβώς καθώς στο χώρο του εμπορίου παρατηρούνται πολλές παραλλαγές του αντικειμένου των εργασιών, συνενώσεις ή ακόμη και διαχωρισμοί. Εξαιτίας της φύσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, παρουσιάζονται πολλοί κίνδυνοι. Πέρα από τις καιρικές συνθήκες καθώς και τους πολέμους παρουσιάζονται κίνδυνοι οικονομικής φύσης όπως για παράδειγμα η μη πραγματοποίηση της πρόβλεψης για αύξηση υπηρεσιών πλοίων, η ανάληψη μεταφορών σε επικίνδυνα μέρη, ο αθέμιτος ανταγωνισμός κ.α.

Κρίνεται λοιπόν σκόπιμο η εκάστοτε εταιρία που πραγματεύεται στον τομέα της ναυτιλίας να θέτει σε άτομα που είναι εξειδικευμένα τα λογιστικά της εταιρίας καθώς επίσης και να διαθέτει μια έμπειρη ομάδα η οποία να ελέγχει τις δραστηριότητες της εταιρίας με σκοπό να αποφεύγονται οι λανθασμένες αποφάσεις και η εταιρία να πετύχει το μέγιστο κέρδος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1. Ιστορική ανάδρομη της ελεγκτικής

Ο τομέας της ελεγκτικής ξεκινά από το 4000 πχ όταν οι επιχειρήσεις αντιλήφθηκαν την αναγκαιότητα να επαληθεύουν τα λογιστικά τους βιβλία από ένα πλήθος εξωτερικών συνεργατών. Ο απώτερος σκοπός ήταν να περιοριστεί το πλήθος των σφαλμάτων καθώς και οποιαδήποτε πιθανή απάτη που θα μπορούσε να προκύψει. Οι πρώτες χώρες που παρουσιάστηκε ο τομέας της ελεγκτικής είναι η Ελλάδα, η Ιταλία καθώς ενώ στα αρχαιότερα χρόνια ένα είδος ελεγκτικού σχεδίου παρουσιάστηκε στην Βαβυλώνα καθώς και στην Ρωμαϊκή αυτοκρατορία. Τόσο ο τομέας της Ελεγκτικής όσο και ο τομέας της ναυτιλίας ξεκινούν από τον Ελληνικό χώρο. Στα Ομηρικά έπη αναφέρονταν συχνά ο όρος νήες το οποίο σημαίνει πλοίο.

1.2. Το περιεχόμενο της ελεγκτικής

Ο κλάδος της Ελεγκτικής πραγματεύεται το πλήθος των έλεγχων των διαδικασιών καθώς και των μεθόδων εκείνων που λαμβάνουν χώρα σε μια επιχείρηση και διεξάγεται από τους ορκωτούς ελεγκτές λογιστές που είναι ένα σύνολο ατόμων ανεξάρτητο προς την οικονομική ομάδα. Η όλη διαδικασία του ελέγχου έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα να εξακριβωθεί και να επαληθευτεί η αξιοπιστία των χρηματοοικονομικών πληροφοριών που προέρχονται από το λογιστικό τμήμα.

Με άλλα λόγια η ελεγκτική καλείται η επιστήμη εκείνη η οποία μέσα από την διερεύνηση ικανοποιεί κάθε ανάγκη λογιστικού ελέγχου που μπορεί να προκύψει σε μια επιχείρηση. Σύμφωνα με τον Τσιμάρα η ελεγκτική ορίζεται σαν ένα πλήθος αρχών, κανόνων και ενεργειών μέσω των οποίων απορρέουσιν από βαθειά γνώσιν της

οικονομικής των εκμεταλλεύσεων, της Λογιστικής και του δικαίου. Σε μια πιο πρόσφατη ερμηνεία του Τερζάκη του όρου Ελεγκτική καλείται ένα πλήθος από κανόνες, αρχές, ενέργειες με βάση τον οποίο διενεργείται κάθε λογιστικό/διαχειριστικός έλεγχος με απώτερο σκοπό την διατύπωση αιτιολογημένων συμπερασμάτων σχετικά με κάποια οικονομική διαχείριση.

Όσο αναφορά το πρόσωπο που διεξάγει τον έλεγχο μπορεί να είναι με βάση τον νόμο 3604 ο οποίος ψηφίστηκε το 2007 ένα πρόσωπο φυσικό είτε νομικό και καλείται με τον όρο ελεγκτής ή αλλιώς νομικός ελεγκτής ενώ αν πρόκειται για επιχείρηση καλείται ως νομικό γραφείο. Ο ελεγκτής μπορεί να είναι είτε ένα εσωτερικό μέλος της επιχείρησης είτε να είναι ένας εξωτερικός συνεργάτης:

Εσωτερικός ελεγκτής: είναι το άτομο το οποίο είναι υπάλληλος της επιχείρησης και έχει σαν κύρια αρμοδιότητα να διενεργεί έλεγχους μέσα στην ίδια την εταιρία με σκοπό αυτή να μην αποκλίνει λογιστικά από αυτά που επιβάλλει ο νόμος. Για να μπορέσει να διασφαλιστεί η σαφήνεια και η αποτελεσματικότητα των ελέγχων αυτών το τμήμα αυτό συνήθως το αναλαμβάνει η διοίκηση της επιχείρησης ή αλλιώς σε μια επιτροπή που συνήθως φέρει το όνομα επιτροπή ελέγχου.

Εξωτερικός ελεγκτής: Ο εξωτερικός ελεγκτής πολλές φορές καλείται και ως ένας ανεξάρτητος ελεγκτής ή αλλιώς με τον ευρύ όρο ορκωτός ελεγκτής ο οποίος έχει άρτια επιστημονική γνώση και εξειδίκευση καθώς και πείρα ώστε να μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του να μπορεί να συνεργαστεί με τα άτομα της εταιρίας και να με βάση το νομοθετικό πλαίσιο να ελέγξει την οικονομική κατάσταση την οποία βρίσκεται η επιχείρηση.

Οι αρμοδιότητες ενός ελεγκτή είτε είναι εσωτερικός είτε είναι εξωτερικός είναι οι εξής:

- Να εντοπίζει τα λογιστικά λάθη τα οποία έχουν γίνει είτε λόγω απροσεξίας είτε ηθελημένα.
- Να μπορέσει να αποκαταστήσει τα λάθη αυτά.
- Να αναλύσει και να παρουσιάσει τις διάφορες οικονομικές καταστάσεις με ακρίβεια (π.χ Ισολογισμός).
- Αξιολόγηση της σύνταξης καθώς και τις παράθεσης των οικονομικών καταστάσεων (Κύκλος εργασιών, κοστολόγιο, μετοχές).
- Υπογράμμιση των ατελειών καθώς και καταγραφή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

Για να μπορέσει να γίνει ευρέως αντιληπτή ο ορισμός της ναυτιλιακής λογιστικής κρίνεται σκόπιμο αρχικά να διασαφηνιστεί για το τι εμπεριέχει ο όρος της λογιστικής. Λογιστική λοιπόν είναι εκείνος ο κλάδος της επιστήμης ο οποίος σχετίζεται με τις δραστηριότητες των οικονομικών πληροφοριών με βασικό σκοπό να ενημερώσει και να παρουσιάσει πληροφορίες για την οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως κατηγοριοποιείται σε 2 μεγάλες ομάδες:

- 1) Την ιδιωτική λογιστική (στην οποία εντάσσεται και η ναυτιλιακή λογιστική)
- 2) Την δημόσια λογιστική

Ναυτιλιακή καλείται η λογιστική επιστήμη που σκοπός της είναι ο έλεγχος των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η διαχείριση της περιουσίας τους, η πηγή προέλευσης των εσόδων και των εξόδων και τέλος το οικονομικό συμπέρασμα που προκύπτει από αυτό τον έλεγχο.

2.1. Το λογιστικό βιβλίο

Κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη βάση νόμου να διατηρεί και να ενημερώνει σε τακτά χρονικά διαστήματα τα λογιστικά βιβλία της. Μαζί με τον σωστό προγραμματισμό, την άριστη οργάνωση καθώς και την μεθοδικότητα η επιχείρηση μπορεί να λειτουργήσει ομαλά και μπορεί να ελέγχει ανά πάσα στιγμή. Το περιεχόμενο των βιβλίων αυτών αποτελούν τα λογιστικά γεγονότα που σχετίζονται με την επιχείρηση. Με γνώμονα των Κώδικα Φορολογικής Απεικόνισης, υπάρχουν 2 κατηγορίες λογιστικών βιβλίων:

-η Γ κατηγορία (διπλογραφική μέθοδος)

-η Β κατηγορία (θα πρέπει να διευκρινιστεί πως κατά την εκμετάλλευση ενός πλοίου της δεύτερης κατηγορίας άσχετα με την νομική μορφή που παρουσιάζει η εταιρία, (απλογραφική μέθοδος)).

Τα λογιστικά βιβλία που θα πρέπει να τηρηθούν είναι τα εξής:

- Οι πλοιοκτήτριες ναυτικές εταιρίες υποχρεούνται να τηρήσουν ένα βιβλίο εσόδων εξόδων καθώς και πρέπει να εκδίδουν όλα εκείνα τα φορολογικά στοιχεία που υποβάλει ο ΚΦΑΣ.
- Τα βιβλία που θα πρέπει να τηρούνται από τις εταιρίες που εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία τρίτων με γνώμονα τον Κ.Φ.Α.Σ είναι τα εξής:
 - 1) ΟΙ ΑΕ και ΕΠΕ υποχρεούνται να τηρούν διπλογραφικά βιβλία (Γ) τα οποία εμπεριέχουν τα εξής: Ημερολόγιο, Ισοζύγιο, Γενική εκμετάλλευση και πίνακα διάθεσης αποτελεσμάτων
 - 2) Όλες οι άλλες μορφές που εντάσσονται στην Β κατηγορία βιβλίων

Εκτός από την τήρηση των λογιστικών βιβλίων καθίσταται η ανάγκη να τηρηθούν και να ενημερώνονται συχνά κάποια βιβλία που δεν είναι υποχρεωτικά αλλά είναι σημαντικό να υπάρχουν για την ομαλή λειτουργία και τον έλεγχο της επιχείρησης.

Τέτοιου είδους βιβλία μπορεί να είναι:

- Βιβλίο καυσίμων
- Βιβλίο ταξιδιών
- Μητρώο των μελών του πληρώματος
- Βιβλίο τροφοδοσίας
- Βιβλίο δικαιολογητικών

2.2. Το λογιστικό σχέδιο

Κάθε ναυτιλιακή εταιρία παρουσιάζει και χρησιμοποιεί ένα πλήθος λογαριασμών τα οποία προσδίδουν σημαντικές πληροφορίες, οι βασικότεροι από αυτούς είναι:

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
1. Πράκτορες
2. Πλοία
3. Ναυλωτές
4. Γραφεία ταξιδιών
5. Ναυλομεσίτες
6. Ασφαλιστές
7. Ασφαλειομεσίτες
8. Αποθέματα και αγορές
9. Καύσιμα
10. Λιπαντικά
11. Αυτασφάλιση
12. Συντήρηση πλοίων και επισκευές
13. Ειδική επιθεώρηση
14. Λογαριασμός πλοιάρχου
15. Λογαριασμός εσόδων
16. Μισθώματα

Πίνακας 1: λογαριασμοί ναυτιλιακής εταιρίας

Πηγή: Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1. Εμπορική ναυτιλία

Η εμπορική ναυτιλία αν εξεταστεί σαν ένας ισχυρός κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονες αλλαγές λόγω του ότι είναι ένας παγκόσμιος κλάδος. Η έκβαση της και η εξέλιξη της σε κάθε χώρα επηρεάζεται σημαντικά από τα παγκόσμια πολιτικά δρόμωνα (οικονομικές και πολεμικές εξελίξεις) καθώς και από μια πληθώρα βασικών παραγόντων που είναι η εξής:

Οικονομικοί Παράγοντες	Γεωγραφικοί παράγοντες	Ιστορικοί παράγοντες
-Εθνικό και διεθνές εμπόριο -Χρηματοδότηση -Βιομηχανία της Θαλάσσης -Ασφαλιστικά μέτρα &Κάλυψη -Ανταγωνισμός -Μονοπώλιο	-Γεωγραφική θέση -Φυσικοί πόροι	-Παράδοση στο εμπόριο και στην ναυτιλία -Πειρατεία και άλλες απειλές

Πίνακας 2: Βασικοί παράγοντες

Πηγή: Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα.

Στον Ελλαδικό χώρο η εμπορική ναυτιλία είναι ένας τομέας που αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομίας εκ αρχαιοτάτων χρόνων. Το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2000 και του 2010 η ναυτιλία παρείχε κέρδη 280 δισεκατομμύρια ευρώ. Το 2011 κυμαίνονταν στο 8% του ΑΕΠ και αποτελεί το 1/3 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της Ελλάδας με κέρδη για την Ελληνική οικονομία που ανήλθαν στα 35.400.000.000 ευρώ. Το 2014 η εμπορική ναυτιλία απασχολεί το 7% του εργατικού δυναμικού που αντιστοιχεί περίπου σε 290.000 άτομα, ενώ τον επόμενο χρόνο σύμφωνα με έρευνες παρουσιάζει τον μεγαλύτερο στόλο του κόσμου όσο αναφορά την χωρητικότητα των πλοίων με συνολικό (DWT ίσο με 334.649.089 τόνους με 5.226 Ελληνικά πλοία).



Εικόνα 1: Ανάλυση του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου κατά το έτος 2015

Πηγή: <https://www.tovima.gr/2010/06/06/finance/antexei-i-elliniki-naytilia-sta-mpofor-tis-krisis/>

Με γνώμονα την έκθεση Ε.Κ.Ε.Ε.¹ Η σημαία της Ελλάδας βρίσκεται στην πρώτη θέση ως προς την χρήση σε διεθνές επίπεδο στον τομέα της ναυτιλίας.

¹ Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ένωσης Εφοπλιστών

Παράλληλα βρίσκεται στην κορυφή της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς το πλήθος των ναυτιλιακών εταιριών που βρίσκονται σε λειτουργία.

3.2. ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ως Ποντοπόρο χαρακτηρίζεται ένα πλοίο που διαπλέει τους Ωκεανούς, δηλαδή εκτελεί πλόες σε όλο τον κόσμο, σε αντιδιαστολή με τα ακτοπλοϊκά και τα πλοία που διαπλέουν κλειστές ή περιορισμένες θάλασσες.

Με γνώμονα την ετήσια έκθεση που έχει παρουσιάσει η Review of Maritime Transport 2019 της UN Conference on Trade and Development's (Unctad) παρουσιάζει μια ακόμη πιο ισχυρή ελληνική εμπορική ναυτιλία από τα προηγούμενα έτη. Συγκεκριμένα η μεταφορική ικανότητα της Ελλάδας που καταγράφηκε τον Ιανουάριο του 2019 ανέρχεται στα 349,195 εκατομμύρια DWT και απαρτίζει το 17,79% του στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο με 4.536 πλοία έναντι των 4.371 πλοίων που παρουσίαζε το 2018.

Η Ελλάδα μαζί με την Ιαπωνία, την Κίνα, την Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ αποτελούν το 50% της μεταφορικής ικανότητας σε παγκόσμιο επίπεδο. Μελετώντας τον πίνακα καθώς και τα αποτελέσματα των προηγούμενων ετών τόσο η Ελλάδα όσο και η Κίνα και η Σιγκαπούρη φαίνεται να αυξάνουν όλο ένα τα επίπεδα της εμπορικής τους ναυτιλίας σε αντίθεση με την Ιαπωνία την Γερμανία και την Κορέα που η εμπορική τους ναυτιλιακή δραστηριότητα ολοένα και μειώνεται. Στην συνέχεια παρατίθεται ο πίνακας με τις χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο το 2019.

ΧΩΡΕΣ ΜΕ ΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟΛΟ		
ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ DWT	ΜΕΡΙΔΙΟ (%)
ΕΛΛΑΔΑ	349.195.189	17,79
ΙΑΠΩΝΙΑ	225.121.215	11,47
ΚΙΝΑ	206.301.032	10,51
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	121.485.648	6,19
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	38.128.318	5
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	95.532.360	4,92
ΚΟΡΕΑ	76.701.517	3,91
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	61.115.099	3,11
ΗΠΑ	58.377.706	2,97

ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ	58.232.207	2,97

Πίνακας 3: Χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο

Πηγή: <https://m.naftemporiki.gr/story/1528897/kerdise-epipleon-meridio-agoras-o-ellinoktitos-emporikos-stolos>

Η Conference on Trade and Development's παρουσιάζει μια ιδιαίτερη μνεία για την μελλοντική πορεία της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Αναλυτικότερα αναφέρει πως το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο θα αυξηθεί με ρυθμό 3,4% ανά έτος στο χρονικό διάστημα μεταξύ του 2019 και του 2024. Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του κλάδου

- α) Των εμπορευματοκιβωτίων
- β) Του χύδην ξηρού φορτίου
- γ) Της μεταφοράς του αερίου

Όσο αναφορά το έτος 2018 η εμπορική ναυτιλία αυξήθηκε κατά 2,7% ποσοστό πιο μικρό από το 2017 που η αύξηση του κυμαινόταν σε ποσοστό 4,1%. Θα μπορούσε να σημειωθεί πως το 2018 σημειώθηκε η μικρότερη αύξηση που έχει παρουσιαστεί στο ιστορικό του παγκόσμιου εμπορίου. Οι αιτίες της πτώσης αυτής είναι οι εξής:

- Αυξημένη οικονομική αβεβαιότητα
- Κλιμάκωση δασμολογικών εντάσεων ανάμεσα σε Κίνα και ΗΠΑ
- Γεωπολιτικές εξελίξεις
- Brexit

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

4.1. Οργάνωση και δομή ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Όσο αναφορά την δομή που παρουσιάζουν σήμερα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα μπορούσε να ειπωθεί πως διαφοροποιείται από την δομή που παρουσιάζουν οι άλλοι κλάδοι των επιχειρήσεων του εμπορίου. Δυο ουσιαστικά στοιχεία τα οποία σχετίζονται με την δομή που παρουσιάζει μια ναυτιλιακή εταιρία είναι τα εξής:

Το πρώτο στοιχείο είναι πως συνήθως όταν αναφερόμαστε σε μια ναυτιλιακή εταιρία συνήθως αναφερόμαστε σε έναν όμιλο επιχειρήσεων και όχι σαν μια επιχείρηση που θεωρείται μεμονωμένη αν λάβουμε υπ όψιν μας πως το κάθε πλοίο χαρακτηρίζεται σαν μια διαφορετική εταιρία δηλ σαν μια ξεχωριστή οικονομική οντότητα. Λόγου χάρη θα πρέπει να υπάρχουν τέσσερις εταιρείες, αν μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει τρία πλοία στην κατοχή της (μια για το κάθε πλοίο και μια διαχειρίστρια εταιρία).

Το δεύτερο στοιχείο που παρουσιάζεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι ο όρος ελληνικών συμφερόντων καθώς με αυτόν εντάσσονται όλες οι επιχειρήσεις ακόμη και αυτές που ο στόλος του τους δεν παρουσιάζει ελληνική σημαία παρόλο που η έδρα τους και η φυσική τους εγκατάσταση βρίσκεται στον ελλαδικό χώρο.

Συνάμα σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση είθισται η δημιουργία μιας εταιρείας ακόμη που θα έχει σαν δράση την διαχείριση των ταμειακών ροών αλλά συνάμα και την σύσταση εταιρειών που θα διαχειρίζονται η και θα κατέχουν το μετοχικό κεφάλαιο.

Αναλυτικότερα είναι σημαντικό σε αυτό το σημείο να αναφερθεί πως ο τομέας την ναυτιλιακής βιομηχανίας αποτελείται από ένα πλήθος τομέων με διαφορετικό χαρακτήρα με κύρια διάκριση τους τύπους των πλοίων που έχουν στο δυναμικό τους.

Οι βασικότερες κατηγορίες που παρουσιάζονται στην ναυτιλία είναι:

1) Χύδην φορτηγός ναυτιλία (Bulk shipping)

Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται τα φορτία τα οποία μεταφέρονται μέσω της θαλάσσης και διαχωρίζονται σε τρεις μεγάλες ομάδες:

- Στα ξηρά φορτία (τα οποία είναι κυρίως δημητριακά, αλάτι, τσιμέντο, ζάχαρη, ξυλεία μεταλλεύματα κ.α.).
- Στα υγρά φορτία (όπως είναι το πετρέλαιο και τα παράγωγα του, αέρια σε υγρή μορφή, χημικά φορτία και φυτικά έλαια). Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να ειπωθεί πως κατά την μεταφορά επικίνδυνων ουσιών θα πρέπει να ελέγχεται συνεχώς η θερμοκρασία που επικρατεί καθώς και στα ειδικά φορτία όπως (φρούτα, τρόφιμα, κ.α.).

2) Ναυτιλία τακτικών γραμμών (LinerShipping)

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα πλοία τα οποία μπορούν να μεταφέρουν πολλά διαφορετικά είδη φορτίων την ίδια στιγμή. Στο πλήθος των φορτίων αυτών εντάσσονται κυρίως αγαθά τα οποία είναι ευαίσθητα ή χρήζονται ως προϊόντα υψηλής αξίας. Τα «γενικά φορτία» όπως αυτά ονομάζονται στο εμπόριο της ναυτιλίας διαχωρίζονται ανάλογα με τον τρόπο που θα φορτωθούν αλλά και με τον τρόπο που θα πρέπει οι μεταφορείς τους να τα χειριστούν σε

- Χαλαρά φορτία: (ξεχωριστά αντικείμενα, τα οποία πρέπει να φορτώνονται και να τοποθετούνται ξεχωριστά)
- Κιβωτιοποιημένα φορτία: (Περιλαμβάνουν τυποποιημένα προϊόντα)
- Φορτία παλέτες
- Σαμπανιασμένα φορτία (μικρά τεμάχια δεμένα μαζί)
- Υγρά φορτία (φορτία που μεταφέρονται με την βοήθεια δεξαμενών, βαρελιών και εμπορευματοκιβωτίων)
- Φορτία ψυγείου (φορτία τα οποία είναι ευπαθή σε διάφορες θερμοκρασίες)
- Βαρέα η δυσκολοχειρίστα φορτία (φορτία τα οποία φέρουν μεγάλο όγκο και παρουσιάζουν μεγάλη δυσκολία στην μετακίνηση τους).

Σε αυτή την κατηγορία τα δρομολόγια θα πρέπει να τηρούνται με ακρίβεια και οι ναυτιλιακές εταιρίες που εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία βάση του νόμου θα πρέπει να τηρούν χρονοδιάγραμμα των ταξιδιών. Με άλλα λόγια οι εταιρίες

αυτές επικεντρώνονται στην αξιοπιστία καθώς και στην άμεση παράδοση μεταφοράς των προϊόντων που παρέχουν.

3) Επιβατηγός ναυτιλία (Passenger Shipping)

Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται το πλήθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που παρουσιάζουν μεγάλη διαφορά στην οργάνωση τους σε σύγκριση με τις άλλες δυο κατηγορίες.

Συνάμα με την περίπτωση της φορτηγού ναυτιλίας έτσι και σε αυτή την περίπτωση η αγορά διαφοροποιείται καθώς οι επιβάτες που χρησιμοποιούν την υπηρεσία αυτή δεν παρουσιάζουν όλοι τα ίδια χαρακτηριστικά. Ένα κύριο γνώρισμα των ναυτιλιακών εταιριών που εντάσσονται σε αυτό το κλάδο είναι πως η ζήτηση ταυτόχρονα εμφανίζεται και ως παραγωγός.

4.2. Χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες

Όπως ήδη έχει ειπωθεί η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεις δεν έχουν πολλές ομοιότητες με τις επιχειρήσεις των υπόλοιπων κλάδων του εμπορίου. Τόσο στον τρόπο λειτουργίας τους όσο και στον τρόπο που γίνεται η διαχείριση και η οργάνωση τους. Η διαφοροποίηση τους οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Οι πιο σημαντικοί είναι οι εξής:

-Το παγκόσμιο περιβάλλον καθώς και ο παγκόσμιος χαρακτήρας που παρουσιάζουν οι αγορές: Ο παράγοντας αυτός είναι πολύ σημαντικός καθώς οι ναυτιλιακές εταιρίες δρουν σε έναν περιβάλλον το οποίο δεν έχει σύνορα με κύριο χαρακτηριστικό την παγκόσμια αγορά και τις διακυμάνσεις αυτής. Καθώς λοιπόν η αγορά που στοχεύουν εντάσσεται σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζονται άμεσα από τις αλλαγές που συμβαίνουν και να βάζονται από τον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Αναλυτικότερα όσο αναφορά τον τομέα των παγκόσμιων συντελεστών κάθε ναυτιλιακή εταιρία έχει την δυνατότητα να αναζητήσει εργαζόμενους που θα εντάξουν στο ανθρώπινο δυναμικό τους από οποία χώρα επιθυμεί με άμεσο στόχο την αύξηση και μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας τους καθώς και την μείωση του λειτουργικού τους κόστους. Μια τυπική επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα τόσο τα

κεφάλαια όσο και το εργατικό δυναμικό απορρέουν από την εθνική αγορά τότε, ενώ στις επιχειρήσεις τόσο οι κεφαλαιουχικές όσο και οι παραγωγικές ανάγκες δεν καλύπτονται μόνο από την εθνική αγορά αλλά και από την διεθνή.

-Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας: Ήδη έχει αναλυθεί πως το πλήθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καλύπτουν την παράγωγο ζήτηση. Ουσιαστικά αυτό σημαίνει πως κατά τις περιόδους ύφεσης ή όταν παρουσιάζονται αρνητικές οικονομικές συνθήκες όσο αναφορά την ζήτηση τότε αυτό επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ζήτηση στις παρεχόμενες ναυτιλιακές υπηρεσίες. Αυτό οδηγεί σε έντονες διακυμάνσεις τόσο στην ναυτιλιακή αγορά όσο και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Για να μπορέσουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να διασφαλίσουν τα κέρδη τους και την ομαλή τους λειτουργία τείνουν να ενστερνίζονται μια στρατηγική συγκεκριμένη που σχετίζεται με τις ναυλώσεις των πλοίων. Έτσι με αυτό τον τρόπο δημιουργούν χαρτοφύλακα ο οποίος με την σειρά του βοηθά να αξιοποιηθούν και να εξεταστούν οι συγκυρίες καθώς και να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν κάποιοι σοβαροί κίνδυνοι.

Η πρόβλεψη: Η ομαλή πορεία μιας ναυτιλιακής εταιρίας καθώς και η άνοδος των οικονομικών της κερδών σχετίζεται με διάφορους παράγοντες οι οποίοι δεν μπορούν να προβλεφτούν πάντα. Έτσι δεν μπορεί να ειπωθεί πως κάθε εταιρία είναι σίγουρη για την μετέπειτα πορεία της. Γι αυτό τον λόγο η πρόβλεψη αποτελεί έναν πολύ σοβαρό παράγοντα για την επιτυχή πορεία μιας ναυτιλιακής εταιρίας.

Παραγωγικές μονάδες και διοίκηση: Κάθε πλοίο είναι ήδη γνωστό ότι αποτελεί μια εταιρία η οποία παράγει υπηρεσίες τις οποίες τις περισσότερες φορές λόγω των ταξιδιών είναι πολύ μακριά από το κέντρο διοίκησης και την έδρα της εταιρίας. Η κατάσταση αυτή περιορίζει κατά πολύ τόσο την οργάνωση όσο και την διοίκηση και πολλές φορές δεν μπορεί να προσφέρει στο ανθρώπινο δυναμικό της μόνιμη εργασία.

Ανταγωνισμός: Ο ανταγωνισμός στις ναυτιλιακές εταιρίες επέρχεται σε πολλούς τομείς όπως τον τρόπο διοίκησης, τον τρόπο που δουν, το πλήθος των τακτικών και την πολιτική που ακολουθούν. Έτσι ανεξάρτητα από τον όγκο και τον στόλο που διαθέτει η κάθε ναυτιλιακή εταιρία καλείται να ανταγωνιστεί όλες τις άλλες εταιρίες που παρουσιάζουν κοινές δραστηριότητες.

Στρατηγική: Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει μια ιδιαίτερη μνεία όσο αναφορά την τιμολόγηση των ναύλων. Οι τιμές αυτές δεν είναι προκαθορισμένες αλλά μεταβάλλονται ανάλογα με την ζήτηση για τις εκάστοτε θαλάσσιες υπηρεσίες. Ένα φανερό παράδειγμα είναι ο τρόπος αγοροπωλησίας των πλοίων από την εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρία καθώς οι αγοροπωλησίες πραγματοποιούνται κατά την περίοδο που οι τιμές των ναύλων βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα και αυτό έχει σαν άμεση συνέπεια και την χαμηλή τιμή του πλοίου. Έτσι είναι εύλογο πως θα πρέπει να παρθούν αποφάσεις αγοροπωλησίας την κατάλληλη στιγμή και να γίνει η σωστή πρόβλεψη αγοράς.

Άμεση αντιμετώπιση συνθηκών αγοράς και ευελιξία: Ένα ακόμη βασικό χαρακτηριστικό είναι η ευελιξία που παρουσιάζουν και να μπορούν να προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες της ζήτησης που παρουσιάζονται κάθε φορά. Λόγου χάρη μια ναυτιλιακή εταιρία κατά την χρονική περίοδο που επικρατεί μια παρατεταμένη ζήτηση τείνει να ελαττώσει τα ποσοστά του κόστους λειτουργίας της είτε με το να αλλάξει σημαία είτε με το να ανανεώσει το εργατικό της δυναμικό ή με το να ελαττώσει την ταχύτητα με την οποία θα πλεύσει το πλοίο. Η ευελιξία αυτή σπάνια συναντάται σε εταιρίες και επιχειρήσεις που δρουν και δραστηριοποιούνται στην ξηρά.

Συγκεντρωτικά θα μπορούσε να ειπωθεί πως τα χαρακτηριστικά εκείνα που τείνουν να διαφοροποιήσουν μια ναυτιλιακή επιχείρηση από μια επιχείρηση στην ξηρά είναι:

- 1) Κεφάλαιο: Για να επενδύσει κάποιος σε μια ναυτιλιακή εταιρία χρειάζεται ένα τεράστιο χρηματικό ποσό ώστε να προβεί στην αγορά ενός πλοίου. Η αγορά ενός πλοίου συχνά γίνεται με την βοήθεια του δανεισμού.
- 2) Οι μισθοί του πληρώματος είναι αρκετά υψηλοί σε σύγκριση με την αμοιβή ενός ανθρώπινου δυναμικού στην ξηρά, καθώς η εργασία τους είναι εξειδικευμένη και πραγματοποιείται σε 24ωρη βάση. Η γεωγραφική τους απόσταση μεταβάλλεται συνεχώς καθώς και η επικινδυνότητα είναι πιο υψηλή πράγμα που συντελεί στο να αυξηθεί το κόστος της εργασίας.
- 3) Η γεωγραφική διαφοροποίηση καθώς η πορεία του πλοίου μεταβάλλεται συνεχώς συμβάλει στα έξοδα εκμετάλλευσης.

- 4) Τα ασφάλιστρα του πλοίου εξαιτίας της πειρατείας καθώς και άλλων κινδύνων είναι αρκετά αυξημένα σε σχέση με το πλήθος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ξηρά.

Για όλες αυτές τις αιτίες που προαναφέραμε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση κρίνεται σκόπιμο να λειτουργεί με σύνεση και ορθολογικά με γνώμονα το πλήθος των κανόνων της διοίκησης με κύριο σκοπό την αύξηση του κέρδους και την μείωση του κόστους.

4.3. Κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Σχετικά με την ναυτιλία στην Ελλάδα η ψαλίδα ανάμεσα στις μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τις πιο μικρές είναι μεγάλη, ενώ μια ενδιάμεση κατάσταση δηλαδή η παρουσία των μεσαίων επιχειρήσεων είναι πολύ μικρή. Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να διασαφηνιστεί τι ορίζεται σαν μέγεθος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Το μέγεθος προσδιορίζεται ανάλογα με το πλήθος των πλοίων που έχουν στην κατοχή τους αλλά και από την αγορά στην οποία στοχεύουν (μεσόγειος, ειρηνικός κ.α.). Ανάλογα με την δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι προαναφερόμενες χωρίζονται ως :

- 1) **Επιβατηγών πλοίων:** Σε αυτή την κατηγορία εσωκλείονται το πλήθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες χρησιμοποιούν ακτοπλοϊκά, ποταμόπλοια, πλοία για κρουαζιέρες κ.α.
- 2) **Ποντοπόρων πλοίων:** Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν ποντοπόρα πλοία σε διάφορες κατηγορίες:
 - Πλοιοκτήτριες εταιρίες: Οι εταιρίες που εδράζονται σε όλο τον κόσμο και τους ανήκουν τα πλοία με τα οποία δραστηριοποιούνται.
 - Διαχειρίστριες εταιρίες: Οι εταιρίες που η λειτουργία τους στοχεύει στο να διαχειρίζονται πλοία έναντι αμοιβής.
 - Μεσίτες: Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται οι μεσίτες ναυλώσεων, οι μεσίτες φορτίων, ασφαλειών, προμηθειών κ.α. Θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μεσάζοντες για την υλοποίηση διαφόρων αγορών προσφέροντας βοήθεια στην διαδικασία της διαπραγμάτευσης καθώς και στην εξειδικευμένη τεχνογνωσία.
 - Επιχειρήσεις διανομών: είναι οι εταιρίες εκείνες που μεταπουλούν καύσιμα και λιπαντικά.

- Προμηθευτές: είναι οι εταιρίες που παρουσιάζουν δυο είδη προμηθευτών: εκείνες που προμηθεύουν ανταλλακτικά και εκείνες που προμηθεύουν αναλώσιμα καθώς και τρόφιμα
 - Επάνδρωση πλοίων: Καλούνται οι εταιρίες που η δραστηριότητα τους είναι να αναλάβουν την επάνδρωση των πλοίων καθώς και τις συμβάσεις των ναυτικών.
 - Ναυτιλιακοί πράκτορες: είναι οι εταιρίες που έχουν το ρόλο του μεσίτη στην μεταφορά των φορτίων μεταξύ των μεταφορικών και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- 3) **Μικτών μεταφορικών:** Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες χρησιμοποιούν πλοία με σκοπό τόσο την παραλαβή και την μεταφορά φορτίων όσο και την μεταφορά των επιβατών.

4.4. Κατηγοριοποίηση ανάλογα με το ανθρώπινο δυναμικό

Όσο αναφορά την ομαδοποίηση των ναυτιλιακών εταιριών ανάλογα με το ανθρώπινο δυναμικό, ο διαχωρισμός έχει ως εξής:

- Ναυτιλιακές εταιρίες μικρού μεγέθους (10 άτομα προσωπικό ξηράς)
- Ναυτιλιακές εταιρίες μεσαίου μεγέθους (30 άτομα προσωπικό ξηράς)
- Ναυτιλιακές εταιρίες μεγάλου μεγέθους (πάνω από 30 άτομα προσωπικό ξηράς)

Τις τελευταίες δεκαετίες στην αγορά της ναυτιλίας παρατηρείται το φαινόμενο της δημιουργίας ναυτιλιακών εταιριών και επιχειρήσεων που εντάσσονται στην κατηγορία μεγάλου μεγέθους. Οι εταιρίες αυτές έχουν σαν κύριο στόχο να μειώσουν στο ελάχιστο το κόστος μεταφοράς ώστε να πλεονεκτούν και να ανταγωνιστούν άλλες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον ίδιο χώρο.

4.5. Γενική κατηγοριοποίηση:

Οι κύριες μορφές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι:

- 1) Εφοπλιστικές: Σε αυτό το είδος η κυριότητα του πλοίου ανήκει σε τρίτο πρόσωπο και ο ρόλος της επιχείρησης περιορίζεται στην εκμετάλλευση του δίνοντας μίσθωμα στον ιδιοκτήτη του.
- 2) Επιχειρήσεις πλοιοκτησίας: Σε αυτή την κατηγορία η επιχείρηση είναι εκείνη που έχει και την πλήρη κυριότητα ενός πλοίου. Το πλοίο αυτό δεν διεξάγει δρομολόγια για την εταιρία αλλά για λογαριασμό ενός τρίτου προσώπου το οποίο το νοικιάζει από την εταιρία η οποία λαμβάνει ένα ειδικό εισόδημα παραχώρησης.
- 3) Ιδιάζουσες περιπτώσεις: Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν εταιρίες που δρουν με συμπλοιοκτησία δηλαδή με την από κοινού εκμετάλλευση ενός πλοίου, οι επιχειρήσεις Λαϊκής Βάσης δηλαδή μια επιχείρηση με πολλούς μετόχους που δραστηριοποιούνται κυρίως σε ακτοπλοϊκά δρομολόγια κ.α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

5.1. Σύστημα διοίκησης των ναυτιλιακών εταιριών

Η διοίκηση μιας ναυτιλιακής εταιρίας δεν είναι μπορεί να αναλυθεί σαν μια ενιαία δομή αλλά κρίνεται σκόπιμο να αναλυθεί σαν μια ομάδα αλληλεξαρτώμενων μερών καθώς είναι μια ιδιαίτερα σύνθετη διαδικασία καθώς θα πρέπει να λάβουμε υπ όψιν:

- Διαχείριση μονάδων υψηλής κεφαλαιακής αξίας
- Γεωγραφική θέση
- Διαφοροποίηση του ανθρώπινου παράγοντα

5.1.1. Τμηματοποίηση

Με τον όρο τμηματοποίηση καλείται ο διαχωρισμός ενός έργου σε πιο μικρά τμήματα που το καθένα από αυτά ασχολείται με συγκεκριμένες εργασίες. Η βασική μέριμνα προκειμένου να δημιουργηθεί η ορθή τμηματοποίηση μιας επιχείρησης είναι να λάβει κανείς υπ' όψη:

- Την αλληλεξάρτηση μεταξύ των εργασιών
- Την εξειδίκευση τους
- Την ροή των θέσεων εργασίας

Τα βασικά τμήματα τα οποία αποτελείται κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση είναι τα εξής:

- **Γενική/ κεντρική διεύθυνση**

Με τον όρο γενική διεύθυνση καλείται η διοίκηση καθώς και η οργάνωση της επιχείρησης. Αποτελεί την κορυφή στην πυραμίδα των στρατηγικών ενεργειών και είναι εκείνη που θα εγκρίνει ή θα απορρίψει την τελική απόφαση. Συνάμα μια από τις αρμοδιότητες της γενικής διεύθυνσης είναι να διευθετεί τις συνεργασίες της ναυτιλιακής επιχείρησης με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο.

- **Οικονομικό τμήμα**

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την οικονομική διαχείριση της ναυτιλιακής εταιρίας. Όταν η εταιρία είναι μεγάλη το τμήμα αυτό αποτελείται από υποδεέστερα όπως λόγου χάρη το λογιστήριο, το τμήμα ελέγχου, το τμήμα αγοράς και πωλήσεων του πλοίων, το χρηματοοικονομικό έλεγχο καθώς και το τμήμα εσωτερικού ελέγχου.

- **Τμήμα επιχειρήσεων**

Το τμήμα αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση καθώς οι αρμοδιότητες τους είναι η παρακολούθηση του προγράμματος λειτουργίας του συνόλου των πλοίων, την πλήρη καταγραφή και ενημέρωση της διαδικασίας φόρτωσης/ εκφόρτωσης και ανεφοδιασμού. Ακόμη θα πρέπει να βρίσκεται σε πλήρη επικοινωνία με τα άλλα τμήματα όπως εκείνα των Ναυλώσεων καθώς και το τμήμα ασφαλίσεων.

- **Τμήμα πληρωμάτων**

Το τμήμα του πληρώματος απαρτίζεται από το πλήθος των αξιωματικών καθώς από το πλήρωμα που υπάρχει στο εκάστοτε πλοίο. Υπεύθυνος όλων είναι ο πλοίαρχος ή το παλαιότερο στέλεχος της επιχείρησης.

- **Τεχνικό τμήμα**

Το τεχνικό τμήμα είναι αρμόδιο απαρτίζεται από ναυπηγούς και τεχνικούς μηχανικούς για την επισκευή καθώς και την συντήρηση κάθε πλοίου είτε γενικά είτε τμήμα αυτού. Με έναν γενικό όρο θα μπορούσε να ειπωθεί πως αυτό το τμήμα έχει άμεσο ρόλο την τεχνική συντήρηση κάθε πλοίου καθώς και παρακολουθεί τον τρόπο που αυτά λειτουργούν. Παράλληλα στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες υπάρχει ένα μέρος του τεχνικού τμήματος που βρίσκεται πάντα σε ετοιμότητα για οποιαδήποτε τεχνική βλάβη προκύψει.

- **Τμήμα Ναύλωσης**

Το τμήμα ναυλώσεων είναι εκείνο το οποίο έχει σαν κύρια δραστηριότητα να την αναζήτηση των ναύλων για τα πλοία από την διεθνή ναυλαγορά. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις (ναυλομεσιτικά γραφεία) συνεργάζονται με γραφεία που έχουν σαν κύρια αρμοδιότητα την ναύλωση πλοίων. Το αν θα υπάρχει αντίστοιχο τμήμα ή αν η εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρία θα συνεργαστεί με μια άλλη επιχείρηση σε αυτό το κομμάτι θα εξαρτηθεί από το μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης.

- **Τμήμα ασφάλισης**

Σε κάθε μια ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχει το τμήμα της ασφάλειας το οποίο έχει σαν κύρια μέριμνα την ασφαλιστική κάλυψη όχι μόνο του πλοίου αλλά και των ατόμων που βρίσκονται μέσα σε αυτό. Συνάμα το τμήμα αυτό είναι αρμόδιο και για κάθε άλλη υπόθεση που έχει να κάνει με το θέμα της ασφάλειας.

- **Τμήμα ποιότητας και Ασφαλείας**

Το τμήμα το οποίο διαχειρίζεται τόσο την ποιότητα όσο και την ασφάλεια, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι είναι ένα καινούργιο τμήμα που παρουσιάζεται στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και έχει σαν σκοπό να τηρούνται τόσο οι κανόνες ποιότητας καθώς και οι διαδικασίες που διέπει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως, ο οποίος εντάσσεται στους νόμους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ακόμη το δυναμικό του τμήματος αυτού θέτει σε εφαρμογή κάθε έλεγχο που αφορά την ποιότητα του εμπορεύματος καθώς και των ίδιων των πλοίων.

- **Τμήμα Προμηθειών**

Η βασική εργασία του τμήματος αυτού είναι ο εφοδιασμός κάθε πλοίου με προμήθειες. Με τον όρο προμήθεια καλείται το πλήθος των τροφίμων καθώς και κάθε άλλου αναλώσιμου υλικού. Στον όρο αναλώσιμο υλικό εντάσσεται και τα ανταλλακτικά που απαιτούνται κατά το ταξίδι του πλοίου και είναι απαραίτητα στο τεχνικό τμήμα.

- **Νομικό Τμήμα**

Το νομικό τμήμα συνήθως συναντάται στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και έχει τον έλεγχο όλων των νομικών ζητημάτων αυτής. Τις περισσότερες φορές συναντάμε το νομικό τμήμα στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες των οποίων η δραστηριότητα δεν περιορίζεται μόνο στον Ελλαδικό χώρο αλλά και στο εξωτερικό, πράγμα που σημαίνει πως θα πρέπει να υπάρξει μια ιδιαίτερη μέριμνα στους ισχύοντες νόμους που υπάρχουν στην εκάστοτε χώρα που το πλοίο θα πραγματοποιήσει το ταξίδι του.

5.2. Το οργανόγραμμα

Όπως είναι λογικό το οργανόγραμμα που μπορεί να παρουσιάσει κάθε ναυτιλιακή εταιρία δεν μπορεί αν είναι το ίδιο. Ο ουσιαστικότερος λόγος αυτής της διαφοροποίησης είναι το μέγεθος την εταιρίας. Ανάλογα λοιπόν με το δυναμικό που διαθέτει η εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρία παρατίθεται και το αντίστοιχο οργανόγραμμα:

5.2.1. Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας που στο δυναμικό της έχει μόνο ένα πλοίο

Στην κορυφή της Ιεραρχίας σε αυτή την κατηγορία βρίσκεται ο Πλοιοκτήτης. Αυτός έχει και όλη την εποπτεία της λειτουργίας καθώς διαχειρίζεται θέματα όπως οι ναυλώσεις, οι ασφάλειες καθώς και κάθε είδους δραστηριότητα που σχετίζεται με την επιχείρηση.

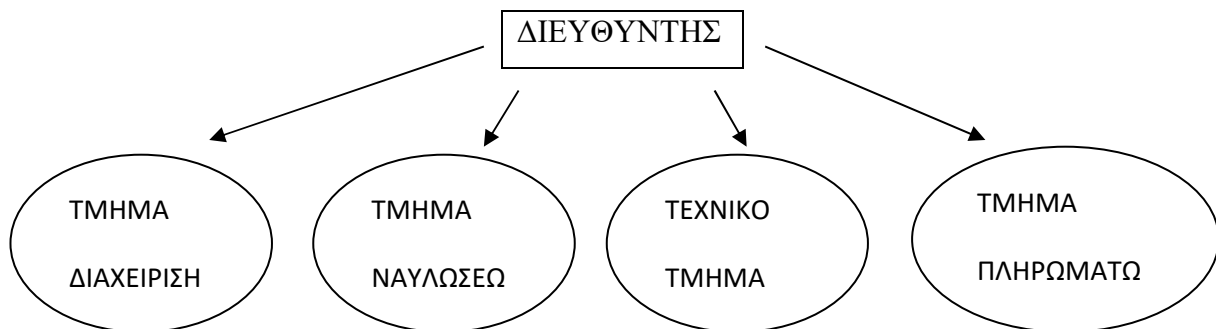
Στην συνέχεια βρίσκεται η γραμματέας του πλοιοκτήτη η οποία χειρίζεται όλα τα θέματα που προκύπτουν κατά την δραστηριοποίηση της.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί το γεγονός πως οι βασικές μέθοδοι τμηματοποίησης διαφέρουν και δεν είναι όμοιες για κάθε επιχείρηση. Οι βασικότερες μέθοδοι τμηματοποίησης είναι:

- Τμηματοποίηση με λειτουργία
- Τμηματοποίηση ανάλογα με την δραστηριότητα

- Τμηματοποίηση matrix

Τμηματοποίηση ανάλογα με την λειτουργία



Διάγραμμα 1: Τμηματοποίηση ανάλογα με την λειτουργία

Πηγή: Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα.

5.3. Ημερήσιο λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τα βασικά κριτήρια με που διαμορφώνουν το πίνακα ημερησίων λειτουργικών εξόδων ενός τυπικού πλοίου είναι:

- 1) Η μισθοδοσία των εργαζομένων
- 2) Οι δαπάνες του διοικητικού προσωπικού
- 3) Το κόστος της τροφοδοσίας καθώς και οι μετακίνηση του πληρώματος
- 4) Τα συνολικά τεχνικά καθώς και τα λειτουργικά έξοδα
- 5) Οι δαπάνες νηολόγησης και κλάσης
- 6) Το κόστος της ασφάλειας
- 7) Τα τυχόν άλλα έξοδα που μπορούν να προκύψουν

Οι δαπάνες του διοικητικού προσωπικού: Με τον όρο δαπάνες διοικητικού προσωπικού λαμβάνονται όλα τα έξοδα που προκύπτουν στην επιχείρηση όπως οι ανάγκες στο να καλυφτεί το προσωπικό ξηράς (το οποίο εξαρτάται από το σύνολο των πλοίων που παρουσιάζει η κάθε επιχείρηση καθώς και από τον τρόπο και από τα μέσα που αυτά διοικούνται), η μεταφορά των αρχιπλοιάρχων καθώς και των αρχιμηχανικών στα πλοία.

Τροφοδοσία και μεταφορά του πληρώματος: Στην κατηγορία αυτή εσωκλείεται το κόστος της τροφής για το προσωπικό το οποίο βρίσκεται στο πλοίο. Η τροφοδοσία είναι στην μέριμνα του εκάστοτε εφοπλιστή σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει λάβει από τον πλοίαρχο. Ο καθορισμός της τροφοδοσίας των εμπορικών πλοίων πραγματοποιείται από το εδεσματολόγιο και θα πρέπει να εγκριθεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Ο σχεδιασμός καθώς και το τμήμα σύνταξης της διαχείρισης έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ομαλή λειτουργία της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρίας. Τα ουσιαστικά προβλήματα που παρουσιάζονται κατά την δράση μιας ναυτιλιακής εταιρίας απορρέουν από δυο βασικά αίτια:

A) Την αβεβαιότητα για το εμπορικό μέλλον

B) Τον πλήρη συντονισμό των ενεργειών της

Όσο αναφορά το πρώτο σκέλος η αβεβαιότητα πηγάζει από τις μελλοντικές προβλέψεις τόσο για το πλήθος των προϊόντων που θα έχουν ζήτηση μελλοντικά όσο και για τις υπηρεσίες που θα προκύψουν. Οι πιο συνηθισμένες αιτίες που επηρεάζουν το πρώτο σκέλος είναι ο ανταγωνισμός, οι τιμές, οι καιρικές συνθήκες και οι τεχνολογικές εξελίξεις.

Αν λόγω χάρη οι προβλέψεις που θα γίνουν για την ζήτηση ενός υλικού αστοχήσουν τότε μπορεί αυτό να οδηγήσει σε μικρότερες παραγγελιές πράγμα που σημαίνει μικρότερα αποθέματα άρα και μικρότερο κέρδος σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης.

Για να μπορέσει να αντιμετωπιστεί αυτή η αβεβαιότητα τότε θα πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσο μια δραστηριότητα που δεν έχει ελεγχθεί πλήρως μπορεί να επηρεάσει κάποια άλλα τμήματα ή μετέπειτα ενέργειες. Γι αυτό τον λόγο θα πρέπει να υπάρχει μια άριστη και εκτενείς επικοινωνία ανάμεσα στα εκάστοτε τμήματα της αλυσίδας καθώς και των συνεργατών ώστε να προκύψει μια άριστη και οργανωμένη δομή εργασιών.

Για να μπορέσει να μειώσει την αβεβαιότητα κάθε εταιρία θα πρέπει να αποβεί στις εξής ενέργειες:

- Χρήση περιορισμένου αριθμού προμηθευτών
- Εξωτερική ανάθεση προμηθειών κατά περιόδους που παρουσιάζεται υψηλή ζήτηση
- Ελαχιστοποίηση του χρόνου των αγορών και των πωλήσεων
- Η αγορά ποσότητας υλικών όσων ακριβώς απαιτείται

Τα μηχανογραφικά συστήματα είναι εκείνα που συντελούν στην επίλυση των προαναφερθέντων ζητημάτων: Μερικά από τα πιο γνωστά συστήματα είναι:

6.1. Σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων (IMS)

Με τον όρο πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων καλείται μια βάση δεδομένων η οποία χρησιμοποιείται με σκοπό την αποθήκευση καθώς και την διαχείριση κάθε τύπου δεδομένων με σκοπό να δημιουργηθεί μια ακριβή και πλήρως κατατοπιστική εικόνα των αποθεμάτων της αποθήκης.

Το σύστημα αυτό εσωκλείει τομείς όπως στοιχεία και θέσεις καθώς και διαδικασίες επιστροφής, έτοιμα αποθέματα, σφάλματα απογραφής ελαττωματικά προϊόντα και άλλα. Το σύστημα (IMS) μπορεί να συνδεθεί με ένα σύστημα ERP καθώς και με πληθώρα εφαρμογών.

Τα συστήματα (IMS) θεωρούνται στον εμπορικό τομέα ως ένα ουσιαστικό εργαλείο στην ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων σχετικά με την ενημέρωση του συνολικού αποθέματος. Το βασικό μειονέκτημα είναι το υψηλό κόστος εγκατάστασης καθώς και ότι η χρήση του θα πρέπει να διεξάγεται από υπαλλήλους οι οποίοι έχουν ειδικές γνώσεις χειρισμού. Το κύριο αποτέλεσμα της εφαρμογής τους, είναι ο πλήρης

έλεγχος των προϊόντων καθώς και η μείωση του κόστους μεταφοράς και αποθήκευσης. Μερικά άλλα οφέλη της χρήσης του συστήματος διαχείρισης αποθεμάτων είναι:

- Η ισορροπία ανάμεσα στην παραγγελία υπερβολικού αποθέματος και στην παραγγελία μικρού αποθέματος.
- Η εκτενείς και ακριβής παρακολούθηση της διαδικασίας της απογραφής
- Μείωση των περιπτώσεων της αποφυγής των απωλειών
- Μείωση του φαινομένου της αλλοίωσης των προϊόντων

Είναι εύλογο να αντιληφτεί κανείς πως ένα τέτοιο σύστημα είναι ωφέλιμο στις ναυτιλιακές εταιρίες, των οποίων η δράση σχετίζεται με ένα μεγάλο σύνολο αποθεμάτων και θα πρέπει να προβλέπουν συνεχώς την ζήτηση της αγοράς. Έτσι μέσω της χρήσης του (IMS) επιδιώκουν την τέλεια αρμονία μεταξύ του χρόνου και τον αριθμό των παραγγελιών.

Σε αυτό το σημείο είναι χρήσιμο να ειπωθεί πως στην περίπτωση της χρήσης ενός συστήματος cloud η επιχείρηση μπορεί να παρακολουθεί το σύνολο των αποθεμάτων της σε πραγματικό χρόνο. Μέσω των συσκευών επικοινωνίας (κινητή τηλεφωνία, tablet, Iphone, laptop κτλ) οι αρμόδιοι μπορούν να ελέγχουν τα αποθέματα τους να μπορούν να δημιουργήσουν τις κατάλληλες αναφορές χωρίς να βρίσκονται στο περιβάλλον της εργασίας τους. Ένα ακόμη βασικό πλεονέκτημα των συστημάτων τύπου Cloud είναι η ευκολία ενσωμάτωσης στο ήδη υπάρχον σύστημα της εταιρίας.

6.2. Σύστημα προγραμματισμού απαιτούμενων υλικών (MRP)

Το σύστημα (MRP) είναι μια τεχνική η οποία βασίζεται στην χρονική προτεραιότητα. Βάση της χρονικής προτεραιότητας υπολογίζει το πλήθος των απαιτήσεων των υλικών και είναι σε θέση να δημιουργήσει ένα πρόγραμμα προμηθειών με σκοπό να καλυφθεί κάθε είδους ζήτηση για κάθε προϊόν που εμπορεύεται η εταιρία. Αναλυτικότερα με τον όρο (MRP) καλείται ένα πλήθος τεχνικών που βασίζεται και χρησιμοποιεί: το σύνολο των υλικών της εταιρίας, την απογραφή των αποθεμάτων και το βασικό πρόγραμμα παραγωγής, με σκοπό να είναι

σε θέση να γνωρίζει τι ανάγκες θα προκύψουν στα υλικά καθώς και να ελέγχεται το χρονοδιάγραμμα των παραγγελιών ώστε να πραγματοποιείται ο απαραίτητος ανεφοδιασμός.

Συγκεκριμένα οι ναυτιλιακές εταιρίες που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο σύστημα μηχανογράφησης εμπορεύονται ημι-έτοιμα υλικά (τμήματα/ εξαρτήματα). Έτσι το κύριο μέλημα είναι να ελέγχεται η ροή και να διασφαλίζεται η διαθεσιμότητα των πρώτων υλών. Το σημαντικότερο πλεονέκτημα της χρήσης του (MRP) είναι ο επαναπρογραμματισμός στην παρουσία μιας έκτακτης ή μιας κατάστασης η οποία δεν είχε προβλεφτεί. Ακόμη προσδίδει τις απαραίτητες πληροφορίες τόσο για την ζήτηση των πελατών όσο και των αποθεμάτων. Αναλυτικότερα οι λειτουργίες που παρέχει σε μια επιχείρηση η χρήση του (MRP) είναι οι εξής:

- Είναι σε θέση να προσδιορίσει το πλήθος των εξαρτημάτων καθώς και των υλικών που απαιτούνται για την παραγωγή.
- Παρουσιάζει τις προτεραιότητες παραγωγής
- Προσδιορίζει το ακριβές υλικό καθώς και το ορθό πλήθος ποσότητας προϊόντων.
- Να διατηρεί κατάλογο υλικών

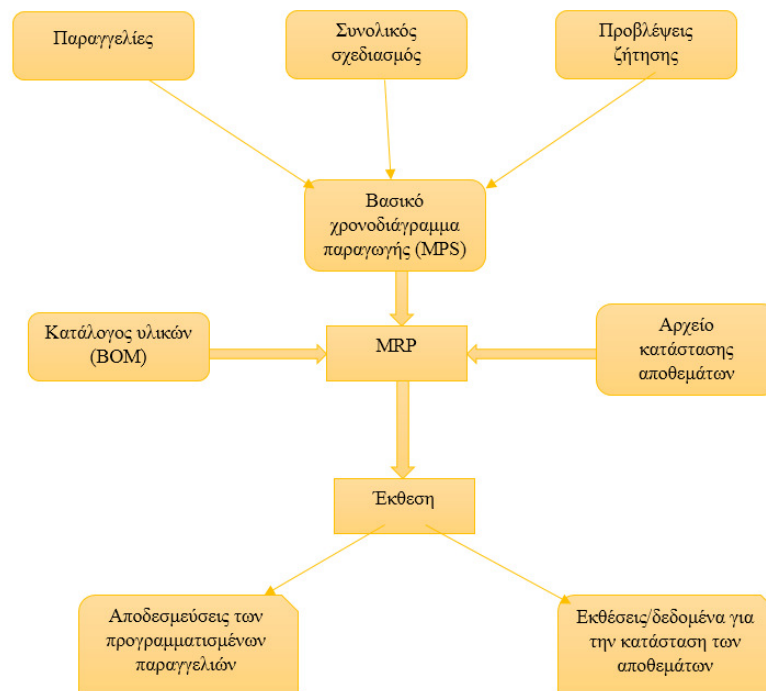
Κύριες επιδιώξεις εφαρμογής

- Άμεση και βελτίωση εξυπηρέτησης πελατών.
- Ελαχιστοποίηση επένδυσης σε αποθέματα.
- Μεγιστοποίηση παραγωγικότητας και λειτουργίας.

Η μη ορθή παραγγελία των υλικών των πρώτων υλών θα επιφέρει καθυστερήσεις στην υλοποίηση της συνολικής παραγωγής με συνέπεια να καθυστερήσει η παραγγελία του πελάτη ή στην χειρίστη περίπτωση να αναβληθεί. Η ορθή χρήση ενός συστήματος προγραμματισμού επιφέρει στην επιχείρηση ένα πλήθος από οφέλη:

- Η επιχείρηση μπορεί να παρουσιάζει ανταγωνιστικές τιμές
- Να μειώσει την τιμή της πώλησης του προϊόντος
- Να ενημερώνεται έγκαιρα για τις κινήσεις της αγοράς
- Να μειώσει τον χρόνο αδράνειας της παραγωγής
- Να μειώσει το συνολικό κόστος της εγκατάστασης

- Να προειδοποιήσει τους διαχειριστές σχετικά με το χρονοδιάγραμμα των παραγγελιών
- Ενημερώνει για τυχόν καθυστερήσεις ή παραγγελίες που έχουν ακυρωθεί
- Συμβάλει στο δυναμικό προγραμματισμό
- Στοχεύει στην ταύτιση της ημερομηνίας περάτωσης της παραγγελίας με την ημερομηνία απαίτησης της.



Εικόνα 2: Ροή πληροφοριών MRP

Πηγή: <https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1492/1/%CE%9A%CE%B5%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%209.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην ναυτιλία η επικοινωνία διεξάγεται ανάμεσα:

- Α) Στα μεταξύ γραφεία της ναυτιλιακής
- Β) Μεταξύ των γραφείων και της ναυτιλιακής
- Γ) Μεταξύ του πλοίου και του γραφείου

Δ) Μεταξύ των πλοίων

Η επικοινωνία με την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας στον τομέα της θάλασσας έχει σημειώσει ριζικές αλλαγές. Το 20^ο αιώνα παρουσιάζεται ο κώδικας Μορς και στην θαλάσσια επικοινωνία ενώ μετέπειτα η ηλεκτρονική επικοινωνία κυριαρχεί με την συμβολή των ραδιοφώνων, των ραδιοτηλεγραφημάτων, η επικοινωνία πλέον γίνεται με τρόπο αυτόματο, δεν απαιτείται έμπειρο προσωπικό που για να την διαχειριστεί και να βρίσκεται σε συνεχή παρακολούθηση.

Όσο αναφορά την επικοινωνία ανάμεσα στο πλοίο και την στεριά μπορεί να επιτευχθεί με την συμβολή των δορυφόρων που έχουν την ιδιότητα να μπορούν να μεταβιβάζουν τα σήματα. Από την άλλη πλευρά η επικοινωνία μέσω της θάλασσας (από πλοίο σε πλοίο) γίνεται με την μέσω VHF με την ψηφιακή επιλεκτική κλήση (DSC) ή όταν απαιτείται επικοινωνία μεγάλων αποστάσεων με την βοήθεια των MF (μεσαία κύματα) ή των HF (βραχέα κύματα). Όσο αναφορά της δορυφορικές υπηρεσίες χρησιμοποιούνται στην επικοινωνία της ναυτιλίας όταν τα επίγεια συστήματα επικοινωνίας δεν μπορούσαν να δεχτούν ή οι ίδιοι να στείλουν κάποιο μήνυμα λόγω της απόστασης. Το Inmarsat καθώς και το cospas –sarsat είναι αυτά τα οποία χρησιμοποιούνται ως επί το πλείστον για να καλυφτούν αυτές οι ανάγκες. Στην συνέχεια του κεφαλαίου παρατίθενται αναλυτικά οι δημοφιλέστεροι τρόποι επικοινωνίας στην ναυτιλία.

7.1. Επικοινωνίες μικρής εμβέλειας VHF

Η επικοινωνία μέσω της ραδιοτηλεφωνίας VHF (156-172 MHz) χρησιμοποιείται όταν απαιτείται η επικοινωνία σε φωνητική μορφή με άλλα πλοία ή με παράκτιους σταθμούς. Για να μπορέσει να υπάρξει επικοινωνία θα πρέπει η απόσταση μεταξύ αυτών που θέλουν να επικοινωνήσουν να είναι μικρή. Όσο αναφορά τα VHF ναυτικού τύπου αντί για συχνότητες υπάρχουν έτοιμα κανάλια τα οποία έχουν

αριθμηθεί από το 1 έως το 88 ώστε τα πλοία να μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους. Όσο αναφορά τα ραδιοκύματα πολύ υψηλών συχνοτήτων τα οποία καλούνται με τον όρο υπερβραχεία μεταφέρονται με ευθύγραμμο τρόπο και η απόσταση της εμβέλειας είναι αρκετά μεγαλύτερη σε ποσοστό 34%. Στους διαύλους εκείνους που έχουν καταχωρηθεί στην κατηγορία υπηρεσίες λιμένα το πλήθος των επικοινωνιών σχετίζεται με θέματα όπως λειτουργικούς χειρισμούς, ασφάλεια προσώπων καθώς και με τον τρόπο που θα κινηθούν τα πλοία ή την ασφάλεια αυτών.

7.2. Επικοινωνίες μεσαίας εμβέλειας MF (300kHz έως 3000 Khz)

Στις συχνότητες αυτές τα ραδιοαντιλιακά βοηθήματα τα οποία λειτουργούν είναι ελάχιστα και έχουν φτιαχτεί για να εξυπηρετήσουν ειδικές περιπτώσεις όπως για παράδειγμα υδρογραφήσεις. Τα ραδιοκύματα αυτά διαδίδονται με την βοήθεια των κυμάτων εδάφους καθώς τα ουράνια κύματα τείνουν να απορροφούνται από το ιονοσφαιρικό στρώμα D.

7.3. Επικοινωνίες υψηλής εμβέλειας HF (3MHz έως 30 MHz)

Τα ραδιοκύματα υψηλών συχνοτήτων HF έχουν πολύ μεγάλη εμβέλεια η οποία φθάνει τα 100 ν.μ όσο αναφορά τα κύματα εδάφους ενώ τα ουράνια κύματα διαδίδονται σε πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις.

7.3. Κανάλι κλήσεων και κινδύνου

Κανάλι κλήσεων καλείται το κανάλι το οποίο θα επικοινωνήσει το σκάφος όταν βρεθεί σε μια έκτακτη ανάγκη. Τόσο οι κλήσεις όσο και τα μηνύματα κινδύνου χρήζουν άμεσης προτεραιότητας και όταν διεξάγεται ανταπόκριση κινδύνου θα πρέπει να λαμβάνεται και να καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου και στην συνέχεια να ενημερωθεί ο καπετάνιος. Στην περίπτωση που το σήμα κινδύνου δοθεί σε ένα πλοίο το οποίο βρίσκεται κοντά σε εκείνη την περιοχή τότε αμέσως αυτό θα πρέπει να βεβαιώσει την λήψη.

7.4. Το τηλεπικοινωνιακό μοντέλο Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων

Το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων ή αλλιώς με το ακρωνύμιο AIS έχει κατασκευαστεί με σκοπό τα πλοία να έχουν την ικανότητα να ανταλλάσσουν ένα πλήθος πληροφοριών τόσο μεταξύ τους όσο και σταθμούς στεριάς. Το σύστημα αυτό βοηθά στην διαδικασία αναγνώρισης των πλοίων, στην ανταλλαγή μηνυμάτων και πληροφοριών καθώς και στην άμεση ενημέρωση. Το AIS έχει την ικανότητα να μπορεί να συνδεθεί και να δουλέψει παράλληλα με τις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες VHF. Το σήμα AIS που εκπέμπεται χρησιμοποιεί την τεχνολογία ψηφιακών τηλεπικοινωνιακών σημάτων και υποδιαιρείται σε κυματομορφές και θεωρείται ένα σύγχρονο ασύρματο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο.

7.5. Επικοινωνία μέσω δορυφόρων

Με την χρήση του δορυφορικού συστήματος στον τομέα των ναυτιλιακών επικοινωνιών πέρα από τις βασικές υπηρεσίες είναι εφικτό να μεταβιβαστούν δεδομένα πράγμα πολύ σημαντικό στην εξέλιξη του επικοινωνιακού χώρου της ναυτιλίας. Οι πιο γνωστοί παγκόσμιοι δορυφορικοί οργανισμοί είναι η Intelsat έχει αναγνωριστεί σαν μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες καθώς παρέχει ένα σύνολο υπηρεσιών σε περισσότερες από διακόσιες χώρες καθώς και η Inmarsat καλείται ο διεθνής οργανισμός που προσφέρει

Τα πλεονεκτήματα τα οποία προκύπτουν από την χρήση των δορυφόρων σαν μέσο επικοινωνίας είναι τα εξής:

- Μπορεί να καλύψει τις ανάγκες για επικοινωνία ακόμη και στις πιο απόμακρες περιοχές
- Το κόστος της χρήσης δεν σχετίζεται με την απόσταση του πλοίου από το άλλο ή μεταξύ αυτού και τον επικοινωνούντων σταθμών.
- Είναι ικανά να καλύψουν απαιτήσεις σημάτων ευρείας ζώνης συχνοτήτων
- Άμεση εγκατάσταση
- Μπορεί να ελεγχθεί από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη ή από το ναυτιλιακό κέντρο στην ξηρά.

Πέρα από τα πλεονεκτήματα που προσδίδουν οι δορυφόροι, η χρήση τους επιφέρει και αρκετά μειονεκτήματα όπως:

- Η καθυστέρηση της μετάδοσης καθώς η πορεία της μετάδοσης ενός σήματος για να μπορέσει να ολοκληρωθεί χρειάζονται 240ms κάτι που δυσχεραίνει την επικοινωνία ανάμεσα στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές.
- Οι επικοινωνίες μέσω του δορυφόρου δεν μπορούν να ελεγχτούν και έτσι δεν υπάρχει ασφάλεια των δεδομένων.
- Το υψηλό κόστος της εγκατάστασης ενός δορυφόρου καθώς και ο μικρός χρόνος ζωής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ

Με την έννοια κόστος καλείτε το ποσό εκείνο των πόρων που δίδεται σε αντάλλαγμα για να αποκτήσει κανείς ένα συγκεκριμένο αγαθό ή να του προσφερθούν κάποιες υπηρεσίες. Με τον όρο πόροι καλούνται συνήθως τα χρήματα καθώς και κάθε άλλη ισοδύναμη μονάδα χρήματος. Με έναν άλλο όρο κόστος καλείται το ποσό των δαπανών για να αποκτηθεί ένα προϊόν, μια υπηρεσία ή μια δραστηριότητα.

Κάθε επιχείρηση μεριμνά για την εξακρίβωση του κόστους ανά μονάδα του προϊόντος που έχει κατασκευάσει, ενώ ένας οργανισμός παροχής υπηρεσιών, ενδιαφέρεται για την εξακρίβωση του κόστους της υπηρεσίας που προσφέρει. Τα στοιχεία του κόστους καθώς και οι λογιστικές πληροφορίες που σχετίζονται με αυτό είναι προσβάσιμες από το διοικητικό προσωπικό για τρεις σημαντικούς λόγους. Αυτοί είναι:

- Κοστολόγηση των προϊόντων
- Αξιολόγηση της επίδοσης της εταιρίας
- Λήψη των αποφάσεων ανάλογα με τα οικονομικά δεδομένα

Η διαδικασία της κοστολόγησης είναι μια τεχνική που χρησιμοποιείται για την εξακρίβωση του αν η επιχείρηση είναι κερδοφόρα ή όχι. Με άλλα λόγια η διαδικασία της λογιστικής κόστους αποτελείται από ένα άθροισμα από μεθοδικές εργασίες που έχουν σαν σκοπό την συλλογή, την ταξινόμηση, την καταχώριση με σκοπό να προσδιοριστεί το κόστος παραγωγής των αγαθών ή των παραγωγικών διαδικασιών.

Ο πρωταρχικός ρόλος της λογιστικής κόστους σε κάθε επιχείρηση είναι ο προσδιορισμός του κόστους, η λήψη των αποφάσεων και η αξιολόγηση των επιδόσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.

Τα φορολογικά συστήματα που επικρατούν διεθνώς με σκοπό να προσδιοριστεί ο φόρος που θα πρέπει να καταβάλει κάθε πλοίο είναι τα εξής:

Φορολογικό σύστημα ακαθόριστων εσόδων:

Σε αυτή την κατηγορία υπόκεινται σε φόρο το σύνολο των ακαθόριστων εσόδων του πλοίου. Αναλυτικότερα ο φόρος θα υπολογιστεί θέτοντας τον ανάλογο συντελεστή στο σύνολο των εσόδων αυτών. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί πως το πλήθος αυτών των φορολογικών συντελεστών δεν είναι μια συγκεκριμένη τιμή

αλλά διαφέρει ανάλογα α) με την κατηγορία που ανήκει το πλοίο και β) το είδος της μίσθωσης.

Το σύστημα αυτό φέρει πολλά οφέλη καθώς και πολλές δυσχέρειες. Το σημαντικότερο πλεονέκτημα είναι πως εφαρμόζεται εύκολα με πολύ λίγες εμπλοκές μεταξύ των πλοιοκτητών καθώς και της διοίκησης που σχετίζεται με το τμήμα της φορολογίας. Ένα ακόμη θετικό στοιχείο της εφαρμογής αυτής της κατηγορίας είναι πως ο φόρος ακολουθεί το πλήθος των διακυμάνσεων των τιμών της αγοράς. Από την άλλη όψη του νομίσματος η επιβολή της μεθόδου αυτή φέρει και πολλά μειονεκτήματα όπως του ότι τα ακαθάριστα έσοδα είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται για την επιβολή του φόρου και όχι το καθαρό εισόδημα.

Φορολογικό σύστημα καθαρών κερδών:

Σε αυτήν την κατηγορία ο φόρος προκύπτει από τα καθαρά κέρδη τα οποία είναι αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης του εκάστοτε πλοίου. Με τον όρο καθαρά κέρδη καλείται το ποσό που προκύπτει από την διαφορά των ακαθάριστων εσόδων και των δαπανών (μισθοδοσία προσωπικού, καύσιμα, τέλη επισκευές κ.α.). Το βασικότερο πλεονέκτημα του δεύτερου συστήματος είναι πως φορολογείται το ουσιαστικό οικονομικό αποτέλεσμα και θεωρείται το πιο ασφαλές σύστημα φορολόγησης. Το μόνο που μπορεί να θεωρηθεί σαν μειονέκτημα της εφαρμογής του συστήματος αυτού είναι πως η υλοποίηση του απαιτεί μια ομάδα απαρτιζόμενη από ένα εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο να είναι ικανό και να είναι σε θέση να μπορεί να ανταπεξέλθει στις ανάγκες του έλεγχου καθώς ο προσδιορισμός των κερδών είναι ένα θέμα αρκετά δύσκολο.

Σύστημα φορολόγησης ολικής ή καθαρής χωρητικότητας:

Το τρίτο το οποίο είναι και το τελευταίο φορολογικό σύστημα καλείται εκείνο το οποίο φορολογεί ένα πλοίο με βάση την ολική ή καθαρή χωρητικότητα του ή ανάλογα με την μεταφορική του ικανότητα. Η τιμή του φόρου δεν είναι πάντα η ίδια για κάθε πλοίο που εμφανίζει λόγω χάρη την ίδια χωρητικότητα αλλά διαφοροποιείται από διάφορους παράγοντες όπως είναι η ηλικία του πλοίου ή η κατηγορία αυτού. Ένα από τα πλεονεκτήματα της εφαρμογής του είναι πως είναι ένα απλό σύστημα και εύκολα μπορεί να διαχειριστεί καθώς δεν απαιτείται μια μεγάλη ομάδα χειρισμού εσόδων εξόδων όπως στην προηγούμενη κατηγορία που μόλις αναλύθηκε. Συνάμα

λόγω της σταθερότητας του οι πλοιοκτήτες μπορούν εύκολα να υπολογίσουν τις μελλοντικές καθώς και τις φορολογικές τους υποχρεώσεις.

Το κύριο μειονέκτημα του συστήματος αυτού είναι πως ο φόρος ο οποίος απορρέει παρουσιάζει σταθερές τιμές και δεν συνάδει με τις διακυμάνσεις των τιμών της ναυλαγοράς, πράγμα που ευνοεί τα δημόσια ταμεία καθώς ακόμη και τις περιόδους με μειωμένες εργασίες ο φόρος δεν μεταβάλλεται.

9.1. Εφαρμογή φορολογικών συστημάτων στον Ελλαδικό χώρο

Στον Ελλαδικό χώρο κατά την πάροδο των ετών έχουν εφαρμοστεί όλα τα συστήματα της φορολογίας που μόλις αναλύθηκαν. Στο παρόν αυτό το οποίο βρίσκεται σε εφαρμογή είναι το τελευταίο σύστημα που αναφέρθηκε, δηλαδή η φορολογία του πλοίου κατά κόρο ολικής χωρητικότητας. Με βάση το νομοθετικό διάταγμα 2687/53 γίνεται μια προσπάθεια να συμπεριληφθούν ζητήματα τα οποία προσπαθούν να προστατέψουν το πλήθος των ξένων κεφαλαίων που βρίσκεται στην Ελλάδα. Αναλυτικότερα διευκρινίζει πως κάθε κεφάλαιο το οποίο προέρχεται από το εξωτερικό ανήκει στην κατηγορία των πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 κόρων και κατέχουν Ελληνική σημαία.

Ο λόγος ο οποίος θεσπίστηκε το διάταγμα που μόλις αναφέρθηκε ήταν για λόγους προσέλκυσης των ξένων πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια και να βελτιωθεί το ισοζύγιο των ξένων λογαριασμών της χώρας. Τα προνόμια τα οποία προκύπτουν από το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 είναι:

- 1) Ευνοϊκή μεταχείριση με εγχώριες ομοειδείς επιχειρήσεις (άρθρο 10)
- 2) Φορολογικές διευκολύνσεις 9 (άρθρο 13)
- 3) Καθορισμό αποζημίωσης αν παρουσιαστεί επίταξη (άρθρο 13)
- 4) Διευκόλυνση διαδικασίας ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε ποσοστό μεγαλύτερο από εκείνο που επιβάλλουν οι κοινές διατάξεις (άρθρο 7)

9.2. Φορολογία των μετόχων

Στον Ελλαδικό χώρο οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από τις φορολογικές υποχρεώσεις επί των κερδών αν τα πλοία λειτουργούν με την ελληνική σημαία. Αυτό φέρει σαν αποτέλεσμα να μην υποβάλλονται σε κάποιου είδους προσωπικού η

εταιρικού φόρου εισοδήματος που έχουν αποκομίσει από τα κέρδη της λειτουργίας των σκαφών. Σε αυτό το σημείο κρίνεται σημαντικό να ειπωθεί πως τόσο οι μέτοχοι των ελληνικών ή των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιριών δεν φορολογούνται από το ελληνικό δημόσιο στο πλήθος των μερισμάτων τα οποία προκύπτουν από δραστηριότητες των εταιριών αυτών. Συνάμα απαλλάσσονται από υπεραξίες που απορρέουν από διαδικασίες πώλησης κάποιου ελληνικού πλοίου ή από την διαδικασία είσπραξης ασφαλιστικής αποζημίωσης που σχετίζεται με τα σκάφη.

Σημαντικό ακόμη είναι να αναφερθεί πως από τον φόρο εισοδήματος επί των κερδών δεν συμπεριλαμβάνονται άτομα ή εταιρίες των οποίων τα κέρδη απορρέουν υπό την λειτουργία των πλοίων υπό ξένη σημαία αλλά η διαχείριση τους έχει ανατεθεί στον ελληνικό νόμο 89/67. Ο φόρος ο οποίος σχετίζεται με την χωρητικότητα θέτει στον εκάστοτε πλοιοκτήτη ή στην εταιρία να μην έχει καμία άλλη υποχρέωση στην εφορία.

9.3. Νόμος 27/1975

Ο νόμος αυτός σχετίζεται με την φορολογία των πλοίων, την επιβολή της εισφοράς καθώς και την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων. Με απλά λόγια το κάθε πλοίο το οποίο φέρει ελληνική σημαία καλείται να φορολογηθεί με κριτήριο την ηλικία καθώς και την χωρητικότητα που διαθέτει.

Αυτός που ωφέλει να προσκομίσει τον φόρο είναι ο εκάστοτε ιδιοκτήτης είτε αυτός αποτελεί ένα φυσικό πρόσωπο είτε ένα νομικό. Αναλυτικότερα τον φόρο καλείται να πληρώσει εκείνος φαίνεται σαν κύριος κάτοχος του πλοίου κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους στο νηολόγιο του πλοίου. Κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί πως κατά την περίπτωση που ο κάτοχος του εκάστοτε πλοίου θέλει να μισθώσει το πλοίο, υπόχρεος για την επιβολή του φόρου παραμένει ο πλοιοκτήτης και όχι εκείνος που μισθώνει το πλοίο. Σε περίπτωση όμως που το πλοίο μεταβιβαστεί τότε ο υπεύθυνος για τον φόρο είναι εκείνος που θα του ανήκει πλέον το πλοίο από την μέρα που θα υλοποιηθεί η μεταβίβαση. Κάτι ακόμη που θα πρέπει να προστεθεί είναι πως στην περίπτωση εκείνη που ο πλοιοκτήτης αποδείξει εγγράφως πως βρίσκεται σε αργία τότε ο φόρος μειώνεται ανάλογα με τις μέρες της αργίας που έχει δηλώσει ο

πλοιοκτήτης. Με γνώμονα το άρθρο 1 στον νόμο 27/1975 εγγράφονται, όλο το πλήθος των πλοίων που διαθέτουν ελληνική σημαία.

Τα πλοία αυτά θα πρέπει να εγγραφούν σε ελληνικό νηολόγιο ή σε ένα αντίστοιχο που βρίσκεται στο εκάστοτε λιμενικό γραφείο του προξενείου. Βάση του νόμου πλοίο θεωρείται το σκάφος εκείνο το οποίο έχει καθαρή χωρητικότητα άνω των 10 κόρων.

Ο νόμος διαχωρίζει τα πλοία σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1

- I. Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.
- II. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων και μέχρι 3.000 κόρων τα οποία αναλαμβάνουν ταξίδια σε λιμάνια εξωτερικού ή πλοηγούνται μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
- III. Επιβατηγά πλοία που αναλαμβάνουν ταξίδια σε λιμάνια εξωτερικού και μεταξύ λιμανιών εξωτερικού.
- IV. Επιβατηγά πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που έχουν αναλάβει κατά το προηγούμενο έτος για περίοδο τουλάχιστον ενός εξαμήνου να διενεργούν κατά αποκλειστικότητα ταξίδια μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού με σκοπό την αναψυχή των επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλόων αυτών.
- V. Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, καθώς τα πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίου, με ολική χωρητικότητα πάνω από 15.000 κόρους, τα οποία χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ή μετασκευή της εξεύρεσης και άντλησης από την θάλασσα διύλισης και αποθήκευσης πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2

- I. Επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν πλόες μεταξύ εσωτερικών λιμανιών και μόνον, με μοναδική εξαίρεση αυτά που αναφέραμε στην πρώτη κατηγορία.
- II. Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 500 κόρων
- III. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία όπου έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 500 αλλά μέχρι των 3.000 κόρων και εκτελούν τα πλόες τους μεταξύ λιμανιών εσωτερικού.
- IV. Αλιευτικά ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.
- V. Τα πλοία γενικώς σύμφωνα με την Υπ. Οικ. Εγκ 32/1975 Δεξαμενόπλοια με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων και κάτω των 3.000 κόρων.

Τα πλοία που εντάσσονται στην Α κατηγορία αλλά έχουν νηολογηθεί πριν αυτός ο νόμος τεθεί σε εφαρμογή τότε χρήζουν διαφορετικής αντιμετώπισης στην φορολογία. Το σύνολο λοιπόν των πλοίων αυτών επιβάλλονται να σε μια έκτακτη εισφορά καθώς ο νόμος που ίσχυε προγενέστερα ήταν ευνοϊκότερος ως προς την φορολογία και απαγόρευε μελλοντική αύξηση του φόρου. Τόσο ο φόρος όσο και η εισφορά υπολογίζεται για κάθε πλοίο ξεχωριστά καθώς θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι εξής παράγοντες:

- Η ηλικία του πλοίου
- Η χωρητικότητα του

9.4. Αργίες πλοίων και φορολογία

Με τον όρο Αργίες των πλοίων καλούνται οι μέρες εκείνες που το πλοίο δεν πραγματοποιεί δρομολόγια και μένει στάσιμο για κάποιο λόγο (π.χ. μεταβίβαση ιδιοκτήτη, επισκευή, κ.α.). Τις μέρες αυτές όπως αναφέρθηκε ήδη στο προηγούμενο κεφάλαιο ο πλοιοκτήτης μπορεί να τις αποδείξει με γραπτό τρόπο πράγμα που επιφέρει την μείωση της φορολογίας του εκάστοτε πλοίου καθώς τόσο η εισφορά όσο και ο φόρος υπολογίζονται με βάση τους δώδεκα μήνες του χρόνου. Έτσι ανάλογα με το πλήθος των ημερών που θα τεθεί το πλοίο σε αργία μειώνεται και το απαιτούμενο φορολογικό ποσό. Βέβαια ο κάθε πλοιοκτήτης δεν έχει την ευχέρεια να δηλώσει ότι το πλοίο του βρίσκεται σε αργία για όσο χρονικό διάστημα επιθυμεί εκείνος αλλά υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις, που είναι οι εξής:

- Τα πλοία που εντάσσονται στην Α κατηγορία τότε το χρονικό διάστημα της αργίας θα πρέπει να υπερβαίνει τους δυο μήνες που θα πρέπει να είναι συνεχόμενοι κατά το τρέχον ή το προηγούμενο οικονομικό έτος.
- Τα πλοία που εντάσσονται στην Β κατηγορία το πλήθος των ημερών της αργίας θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τις 20 συνεχόμενες ημέρες κατά το τρέχον ή το προηγούμενο φορολογικό έτος.

Για να μπορέσει να επιτευχθεί η μείωση αυτή του φόρου κρίνεται απαραίτητο ο πλοιοκτήτης να προβεί σε διαδικασία αίτησης μαζί με την δήλωση ή έπειτα από την διαδικασία υποβολής της τελευταίας. Βασική όμως προϋπόθεση είναι να ολοκληρωθεί η όλη διαδικασία εντός του οικονομικού έτους καθώς και να κατατεθούν τα αντίστοιχα έγγραφα που αποδεικνύουν την αργία του Πλοίου. Έπειτα θα πρέπει να εγκριθούν όλα από τον Προϊστάμενο της οικείας Δημόσιας οικονομικής Υπηρεσίας.

Όσο αναφορά τα πλοία που εντάσσονται στην Α κατηγορία τότε η δήλωση πρέπει να κατατεθεί έως τις τελευταίες ημέρες του Φεβρουαρίου και καταβάλλοντας επίσης το ¼ του φόρου καθώς και τις εισφορές που έχει υπολογισθεί. Το υπόλοιπο ποσό θα πρέπει να διαιρεθεί σε τρεις ισόποσες δόσεις και να πληρωθούν τον Ιούνιο, τον Σεπτέμβριο και τον Δεκέμβριο του έτους που έχει πραγματοποιηθεί η δήλωση.

Για την Β κατηγορία δεν απαιτείται να υποβληθεί δήλωση αλλά ο φόρος που θα καταβληθεί βεβαιώνεται από τον ίδιο τον προϊστάμενο της εφορίας που ανήκει και διαμορφώνεται με κριτήρια την ηλικία και την χωρητικότητα του πλοίου. Σε περίπτωση διαφοράς τότε ο προϊστάμενος θα προβεί σε ενέργειες να βεβαιώσει το επιπλέον ποσό ή να διαγράψει μέρος του φόρου. Έπειτα η υπηρεσία της εφορίας θα στείλει γραπτή ειδοποίηση στον πλοιοκτήτη για την καταβολή του φόρου. Το πόσο θα διαχωριστεί σε τέσσερις τριμηνιαίες δόσεις (Απρίλιος, Ιούλιος, Οκτώβριος και Ιανουάριος).

Κατά την περίπτωση εκπρόθεσμης δήλωσης ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να υποβάλει εκπρόθεσμη δήλωση και καλείται να πληρώσει έναν πρόσθετο φόρο 1% επί του συνολικού ποσού που έχει φορολογηθεί για κάθε μήνα που καθυστερεί. Στην περίπτωση που η δήλωση είναι ανακριβής τότε ο φόρος που προστίθεται αγγίζει το 2% επί του φόρου που χρωστάει για κάθε μήνα που καθυστερεί. Στην έσχατη περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν έχει καν προσκομίσει δήλωση τότε θα υπόκειται σε φόρο 2,5% επί του συνολικού φόρου που πρέπει να πληρώσει για κάθε μήνα καθυστέρησης.

Κεφάλαιο 10: Φορολογία πλοίων

10.1. Α κατηγορία

Τα πλοία που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται στο ακόλουθο φορολογικό καθεστώς το οποίο προκύπτει από τον Ν 27/1975 Ο φόρος για αυτή την κατηγορία θα υπολογιστεί ανάλογα με την χωρητικότητα των πλοίων καθώς και την ηλικία του πλοίου (Η ηλικία του πλοίου καθορίζεται κάθε 1 Ιανουαρίου του επόμενου έτους). Αναλυτικά ισχύουν τα εξής:

- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά δεν ξεπερνούν τα 5 έτη φορολογούνται με φόρο που υπολογίζεται με 0,53 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά ξεπερνούν τα 5 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 9 έτη φορολογούνται με φόρο που υπολογίζεται με 0,95 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά ξεπερνούν τα 10 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 20 έτη φορολογούνται με φόρο που υπολογίζεται με 0,93 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία τα οποία ξεπερνούν τα 20 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 29 έτη φορολογούνται με φόρο που υπολογίζεται με 0,88 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία τα οποία ξεπερνούν τα 30 έτη λειτουργίας φορολογούνται με φόρο που υπολογίζεται με 0,68 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Στα πλοία τα οποία εντάσσονται στην κατηγορία «πλωτά γεωτρύπανα» το εκτόπισμα αυτών εξομοιώνεται με τους κόρους χωρητικότητας.

Οι τιμές αυτές κάθε έτος αυξάνονται. Ο συσχετισμός των κλιμακίων ολικής χωρητικότητας εις κόρους με τους συντελεστές για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας έχει ως εξής:

- Για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που κυμαίνονται ανάμεσα στα 100-10.000 ο συντελεστής έχει την τιμή 1,2
- Για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που κυμαίνονται ανάμεσα στα 10.001-20.000 ο συντελεστής έχει την τιμή 1,1

- Για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που κυμαίνονται ανάμεσα στα 20.001-40.000 ο συντελεστής έχει την τιμή 1
- Για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που κυμαίνονται ανάμεσα στα 40.001-80.000 ο συντελεστής έχει την τιμή 0,9
- Για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που κυμαίνονται ανάμεσα στα 80.001 και άνω ο συντελεστής έχει την τιμή 0,8

Ο τρόπος υπολογισμού του φόρου πραγματοποιείται ως εξής: Για κάθε πλοίο ξεχωριστά πολλαπλασιάζονται οι κόροι ολικής χωρητικότητας με τους αντίστοιχους συντελεστές. Με τον όρο χωρητικότητα του πλοίου λαμβάνεται υπόψη εκείνη που είναι καταγεγραμμένη στο νηολόγιο και σαν την ηλικία τα συμπληρωμένα έτη του πλοίου.

10.1.1. Αλλαγές και μειώσεις του φόρου που βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία

1. Το σύνολο των πλοίων που είναι ναυπηγημένα στην Ελλάδα και έχουν σημαία ελληνική μέχρι να έρθουν σε ηλικία 6 ετών.
2. Ο φόρος μειώνεται κατά το ήμισυ όταν η δράση του πλοίου είναι να πραγματοποιεί τακτικές γραμμές ανάμεσα στα λιμάνια της Ελλάδας καθώς και τα ξένα λιμάνια (.λ.χ. κρουαζιερόπλοια).
3. Κάθε πλοίο το οποίο ηλικιακά βρίσκεται κάτω από 20 έτη και έχει δεχτεί επεξεργασίες ανακατασκευής/αντικατάστασης απαλλάσσονται από φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη 100.000 δολαρίων.

10.1.2. Πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν της 22/2/1975

Όσο αναφορά τα πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν του νόμου 22/2/1975 συμβαίνουν τα εξής:

-Τα πλοία τα οποία έχουν ηλικιακά ξεπεράσει τα 10 έτη αλλά δεν υπερβαίνουν τα 20, πληρώνουν φόρο που υπολογίζεται με το 0,20 του Αμερικανικού δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

-Τα πλοία τα οποία έχουν ηλικιακά ξεπεράσει τα 20 έτη αλλά δεν υπερβαίνουν τα 25, πληρώνουν φόρο που υπολογίζεται με το 0,30 του Αμερικανικού δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

-Τα πλοία τα οποία έχουν ηλικιακά ξεπεράσει τα 25 έτη, πληρώνουν φόρο που υπολογίζεται με το 0,40 του Αμερικανικού δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί ο νόμος σχετικά με την φορολογία των πλοίων παλαιότερα ήταν πιο ευνοϊκός γι' αυτό και τα πλοία της κατηγορίας αυτής υποχρεούνται να καταβάλουν μια έκτακτη εισφορά. Οι τιμές κυμαίνονται ως εξής:

- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά δεν ξεπερνούν τα 5 έτη η τιμή του συντελεστή συνεισφοράς είναι 0,53.
- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά ξεπερνούν τα 5 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 9 έτη η τιμή του συντελεστή συνεισφοράς είναι 0,95.
- Τα πλοία τα οποία ηλικιακά ξεπερνούν τα 10 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 20 έτη τιμή του συντελεστή συνεισφοράς είναι 0,80.
- Τα πλοία τα οποία ξεπερνούν τα 20 έτη αλλά δεν έχουν ξεπεράσει τα 29 έτη η τιμή του συντελεστή συνεισφοράς είναι 0,75.
- Τα πλοία τα οποία ξεπερνούν τα 30 έτη η τιμή του συντελεστή συνεισφοράς είναι 0,50.

Οι τιμές αυξάνονται ετησίως κατά 4% από το 1975 και έπειτα.

10.2. Β κατηγορία

Με βάση τον ισχύοντα νόμο τα πλοία που εντάσσονται στην Β κατηγορία ο φόρος υπολογίζεται με βάση τον παρακάτω πίνακα:

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ Β ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ			
Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	20	30	50
Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ	0,60	0,70	0,76
Φόρος κλιμακίου σε ευρώ	12	21	38
Χωρητικότητα σε κόρους	20	50	100
Ετήσιος φόρος σε ευρώ	12	33	71

Πίνακας 4: Φορολογία πλοίων που εντάσσονται στην β κατηγορία.

Πηγή: Τσαγκακλάνος Α. & Σπάθης, Χ. ,(2015), Ελεγκτική, εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΙΩΣΕΙΣ

Οι περιπτώσεις που στα πλοία δίνονται κάποιες μειώσεις είναι οι εξής:

- 1) Στα πλοία εκείνα που η λειτουργία τους βασίζεται στα δρομολόγια τακτικών γραμμών ανάμεσα σε ελληνικά και ξένα λιμάνια. Ο φόρος αυτός μειώνεται κατά το μισό.
- 2) Για τα πλοία τα οποία ανήκουν στην κατηγορία επιβατηγά πλοία/ μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής η απαλλαγή του φόρου αγγίζει τα 75%.
- 3) Τα πλοία που βρίσκονται στην κατηγορία αλιευτικών πλοίων μειώνεται κατά 75%.

Στην περίπτωση που ένα πλοίο μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε δυο ομάδες τότε είναι στην ευχέρεια του ιδιοκτήτη να επιλέξει σε πια κατηγορία θα ενταχθεί.

ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13

Με βάση το άρθρο 13 τόσο τα πλοία που εντάσσονται στην Α κατηγορία όσο και εκείνα που ανήκουν στην Β κατηγορία έχουν το προνόμιο κάποιων μειώσεων ή απαλλαγών:

- 1) Το σύνολο των πλοίων που ηλικιακά κυμαίνονται άνω των 10 ετών αλλά δεν ξεπερνούν τα 20 έτη, ο φόρος τους για ένα χρονικό διάστημα πέντε ετών θα μειωθεί κατά 50% από την πρώτη φορά που θα παρουσιάσουν ελληνική σημαία.
- 2) Το σύνολο των πλοίων που η ηλικία τους δεν ξεπερνά τα 20 έτη και βρίσκονται σε επεξεργασία ανακατασκευής ή αντικατάστασης και η δαπάνη αυτή είναι πιο μικρή από το διπλάσιο της αγοραστικής τους αξίας, πριν ακόμη την έναρξη των εργασιών ο φόρος που τίθενται να πληρώσουν είναι μειωμένος κατά τα 2/3 του φόρου για ένα χρονικό διάστημα 10 ετών.
- 3) Πλοία τα οποία ηλικιακά έχουν πάνω από 10 χρόνια αλλά δεν ξεπερνούν τα 15 με απαραίτητη προϋπόθεση να νηολογούνται κάτω από την ελληνική σημαία και οι ιδιοκτήτες τους να παρουσιάζουν ελληνική ιθαγένεια (ή η εταιρία να ανήκει κατά το 50% σε πρόσωπα που έχουν ελληνική ιθαγένεια. Όταν υπάρχει η διάθεση να αντικατασταθούν τα παλαιά πλοία που έχουν ηλικία πάνω από 20 έτη με νέα ολικής χωρητικότητας ίση ή μεγαλύτερη από τα 2/3 του συνόλου των παλαιών τότε για τα επόμενα πέντε έτη ο φόρος μειώνεται στα 2/3 με την προϋπόθεση πως τα πλοία θα παραμένουν στα ίδια πρόσωπα
- 4) Τα πλοία που δεν ξεπερνούν τα δέκα έτη και τα φορτηγά πλοία που έχουν ηλικία πιο μικρή από 30 ετών, όταν τίθενται υπό την ελληνική σημαία για πρώτη φορά δεν πληρώνουν φόρο για το χρονικό διάστημα των δέκα ετών.
- 5) Όσα πλοία έχουν ναυπηγηθεί στον Ελλαδικό χώρο και έχουν ελληνική σημαία τότε δεν πληρώνουν φόρο έως ότου να συμπληρώσουν 12 έτη ηλικιακά.

Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις έτσι και τώρα αν κάποιο πλοίο εντάσσεται σε περισσότερες από μια κατηγορίες θα πρέπει να διαλέξει σε ποια κατηγορία θα υποταχθεί ώστε να ευνοηθεί οικονομικά.

10.3. Φορολογία πλοίων με ξένη σημαία

Όσο αναφορά τα πλοία τα οποία παρουσιάζουν οποιαδήποτε άλλη σημαία εκτός της ελληνικής τότε εντάσσονται στον φόρο χωρητικότητας. Τα σκάφη αυτά θα πρέπει να λειτουργούν και να διαχειρίζονται από γραφεία που έχουν ιδρυθεί με βάση τον άρθρο του νόμου 27/1975. Η δήλωση του φόρου χωρητικότητας θα πρέπει να εμπεριέχει και τα εξής:

- Βεβαίωση από το ναυπηγείο που να καταγράφεται η ημερομηνία παράδοσης του πλοίου.
- Έγγραφο εθνικότητας που περιλαμβάνει το όνομα του λιμανιού, τον αριθμό νηολόγησης, καθώς και το διεθνές εμπορικό σήμα, την ηλικία του σκάφους και τέλος την ολική του χωρητικότητα.

Αναλυτικότερα ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, τα οποία αναφέρθηκαν και για τα σκάφη που φέρουν Ελληνική σημαία. Όσο αναφορά την καταβολή του φόρου χωρητικότητας η εταιρία που το διαχειρίζεται έχει και αυτή μερίδιο στον φόρο όσο και ο ιδιοκτήτης. Κατά την περίπτωση που έχει δοθεί σε κάποια άλλη χώρα φόρος χωρητικότητας ή κάποια παρόμοια επιβάρυνση υπάρχει η δυνατότητα πίστωσης έναντι του αντίστοιχου ελληνικού φόρου χωρητικότητας.

Κλιμάκια σε κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1,0
40.001-80.001	0,45
>80.001	0,2

Πίνακας 5: Συσχέτιση κλιμακίων με συντελεστές.

Πηγή: Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα

Το ποσό που θα προκύψει από τον προαναφερθέντα πίνακα θα πολλαπλασιαστεί με τον αντίστοιχο φορολογικό συντελεστή που ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.

Έτη πλοίου	Δολάρια ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4	0,407
5-9	0,730
10-19	0,714
20-29	0,676
30 και άνω	0,522

Πίνακας 5: Συσχέτιση έτη πλοίου και δολάρια ανά κόρο

Πηγή: Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα

Η υποβολή της φορολογικής δήλωσης σχετικά με τον φόρο χωρητικότητας βαραίνει:

- A) τον πλοιοκτήτη
- B) Την εταιρία που διαχειρίζεται το πλοίο
- Γ) Τους εκπροσώπους

Το 25% από τον φόρο αυτό πρέπει να αποδοθεί την ώρα που θα υποβληθεί η δήλωση ενώ το υπόλοιπο χωρίζεται σε 3 δόσεις (Ιούνιος, Σεπτέμβριος και Δεκέμβριος). Αν ένα σκάφος πωληθεί τότε ο καινούργιος ιδιοκτήτης είναι ο αρμόδιος για να πληρώσει τον φόρο από την ημερομηνία που πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση.

10.4. Μείωση φόρου πλοίων με ξένη σημαία

Τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία μπορεί να μειωθεί ο φόρος χωρητικότητας στις εξής περιπτώσεις:

- 1) Στην περίπτωση που ένα σκάφος δεν λειτουργεί λόγω επισκευή αλλά για χρονική περίοδο που να μην είναι μικρότερη των δυο μηνών.
- 2) Το πλοίο το οποίο εκτελεί τακτικά δρομολόγια ανεξάρτητα από το τι ηλικία
- 3) Στην περίπτωση που τα πλοία εκτελούν τακτικά δρομολόγια ο φόρος μειώνεται κατά 50%.
- 4) Σε περίπτωση που έχει καταβληθεί ένας άλλος φόρος χωρητικότητας ή παρόμοια επιβάρυνση σε κάποια άλλη χώρα.

Πέρα από την δήλωση που αφορά τον φόρο χωρητικότητας θα πρέπει να προσκομιστεί και μια βεβαίωση από το ναυπηγείο η οποία να καταγράφει την σαφή ημερομηνία παράδοση του πλοίου για χρήση. Ένα έγγραφο που θα αναφέρει την εθνικότητα του αρμόδιου νηολογίου καθώς και την πιστοποίηση του ξένου ιδιοκτήτη που θα αναφέρει το γραφείο διαχείρισης. Ακόμη μέσα στον φάκελο θα πρέπει να συγκαταλέγεται η αποδοχή του διορισμού του γραφείου διαχείρισης από νόμιμο εκπρόσωπο τους, μία βεβαίωση μη προσωρινής χρήσης από την εκάστοτε ελληνική ή αλλοδαπή αρχή και τέλος η πιστοποίηση του υπολογισμού που αφορά την ολική χωρητικότητα των πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Όπως ήδη έχει ειπωθεί και στα αρχικά κεφάλαια της παρούσης πτυχιακής η ναυτιλιακή λογιστική είναι ένα τμήμα της ιδιωτικής λογιστικής. Τόσο ο τομέας της λογιστικής όσο και ο τομέας της κοστολόγησης εντάσσονται στα αντικείμενα της ναυτιλιακής οικονομικής. Ο κλάδος αυτός ανήκει σε έναν ειδικό κλάδο που φέρει το όνομα οικονομικής των εκμεταλλεύσεων και επιχειρήσεων.

Οι ουσιαστικότεροι λογαριασμοί που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλιακή λογιστική είναι

-Πλοία

-Ναυλωτές

- Φορτωτές

-Πρακτορεία και γραφεία ταξιδιών

- Πράκτορες
- Ναυλομεσίτες
- Ασφαλιστές
- Ασφαλειομεσίτες
- Οργανισμοί αυτασφάλισης
- Αποθέματα και αγορές τροφίμων
- Καύσιμα
- Λιπαντικά
- Μισθώματα
- Φορτωτικές
- Αμοιβές και Έξοδα πληρώματος
- Συντήρηση και επισκευές
- Ετήσια και ειδική επιθεώρηση
- Έξοδα λιμένων
- Επισκευαστές
- Λογαριασμός πλοιάρχου
- Λογαριασμός εσόδων από ναύλους

11.1. Διάκριση πάγιων στοιχείων

Με τον όρο πάγια στοιχεία καλούνται τα περιουσιακά εκείνα στοιχεία που θα παραμείνουν με μεγάλο χρονικό διάστημα στην επιχείρηση. Τα πάγια στοιχεία κατηγοριοποιούνται σε δυο μεγάλες ομάδες τα ενσώματα και τα ασώματα:

Ενσώματα: καλούνται τα υλικά αγαθά που θα αποκτήσει η οικονομική ομάδα με απώτερο στόχο να τα χρησιμοποιήσει σαν ένα μέσο δράσης κατά το χρονικό διάστημα της ωφέλιμης ζωής τους που θα πρέπει να ξεπερνά το ένα έτος (άρθρο 12^ε

παράγραφος 3 Ν.2190/1920. Τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζονται τα ενσώματα πάγια στοιχεία είναι:

- Έχουν φυσική υπόσταση (είναι ενσώματα) και έχουν ωφέλιμη ζωή για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Χρησιμοποιούνται για την λειτουργία της επιχείρησης
- Δεν κατέχονται σαν μια επένδυση ή δεν προορίζονται για πώληση

Ασώματα: είναι εκείνα τα οικονομικά αγαθά που είναι δυνατό να αποτελέσουν αντικείμενο συναλλαγής.

Όσο αναφορά τα άυλα πάγια στοιχεία έχουν σαν σκοπό να χρησιμοποιούνται παραγωγικά για ένα διάστημα που ξεπερνά το ένα έτος. Τα άυλα πάγια στοιχεία κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- A) Δικαιώματα όπως λόγου χάρη διπλώματα ευρεσιτεχνίας, πνευματική ιδιοκτησία. κ.α.
- B) Πραγματικές καταστάσεις (φήμη, πίστη, καλή οργάνωση της οικονομικής μονάδας, κ.α.).

Τα άυλα πάγια στοιχεία παρουσιάζουν τα εξής χαρακτηριστικά: Δεν παρουσιάζουν φυσική υπόσταση, εξασφαλίζουν στον κάτοχο τους κάποια αποκλειστικά δικαιώματα. Παρέχουν στην επιχείρηση μελλοντικά οφέλη και παρουσιάζουν μια σχετικά μεγάλη και ωφέλιμη ζωή.

11.2. Αξία με την οποία τα πάγια παρουσιάζονται στον ισολογισμό

Τα πάγια στοιχεία παρουσιάζονται στον ισολογισμό, στην αξία του κόστους τους αυξημένη με τις δαπάνες βελτίωσης τους και μειωμένη με τις αποσβέσεις τους. Στην τιμή κτήσεως περιλαμβάνονται, με γνώμονα την διάταξη του άρθρου 43 παρ. 5β του Ν.2190/1920 τα εξής στοιχεία:

A) **Η τιμολογιακή αξία:** καλείται η αξία που αναγράφεται στο σχετικό τιμολόγιο της αγοράς, η στην παρούσα περίπτωση όταν πρόκειται για πλοία τότε το σχετικό

συμβολαιογραφικό έγγραφο αγοράς ή στη σύμβασης ναυπηγήσεως μειωμένη με τα πόσα των τυχόν εκπτώσεων που χορήγησε ο προμηθευτής.

B) Τα ειδικά έξοδα αγοράς: καλούνται τα έξοδα στα οποία υποβάλλεται η εκάστοτε επιχείρηση λόγω της αγοράς του συγκεκριμένου πάγιου στοιχείου.

Γ) Το κόστος εγκαταστάσεως: Ορίζονται οι δαπάνες συναρμολογήσεως και τοποθετήσεως αυτού στην ανάλογη θέση ώστε να είναι έτοιμο να τεθεί σε λειτουργία.

Δ) Στην περίπτωση που θα πραγματοποιηθεί η αγορά ενός πλοίου το κόστος κτήσεως θα προσαυξηθεί καθώς θα συμπεριληφθούν οι δαπάνες μεταφοράς του πλοίου στο λιμάνι και τα έξοδα επιθεωρήσεως, επισκευών και συμπληρώσεων.

11.3. Δαπάνες για πάγια στοιχεία έπειτα από τον χρόνο κτήσεως

Όπως ήδη έχει ειπωθεί στην προηγούμενη ενότητα η αξία κτήσεως των πάγιων στοιχείων θα προσαυξηθεί με τις δαπάνες προσθηκών και βελτιώσεως τους. Οι έννοιες αυτές αναλύονται ως εξής:

- Προσθήκη (ή η επέκταση του τμήματος του κτιρίου) καλείται η οποιαδήποτε μόνιμη αύξηση του όγκου του κτιρίου πραγματοποιείται με την χρησιμοποίηση κατά κανόνα δομικών υλικών. Ενώ η προσθήκη μηχανήματος ή κάθε άλλης τεχνικής εγκατάστασης είναι κάθε προσθήκη ή εργασία που αυξάνει κατά κανόνα της παραγωγικής τους δυναμικότητα.
- Με τον όρο βελτίωση του ενσώματου παγίου στοιχείου καλείται κάθε μεταβολή που γίνεται σ' αυτό μέσω της τεχνολογικής επέμβασης και παρουσιάζει τα εξής αποτελέσματα:
 - 1) Παράταση του χρόνου ωφέλιμης ζωής του στοιχείου,
 - 2) Αύξηση της παραγωγικότητας αυτού
 - 3) Μείωση του κόστους λειτουργίας του στοιχείου
 - 4) Βελτίωση των συνθηκών χρησιμοποίησεως

Από την άλλη όψη του νομίσματος οι δαπάνες συντηρήσεων καθώς και των επισκευών των παγίων στοιχείων, δεν προσαυξάνουν το κόστος κτήσεως αλλά αντιμετωπίζονται σαν να είναι τρέχοντα έξοδα της χρήσεως. Το πλήθος των εξόδων αυτών καταχωρούνται στο λογαριασμό 62.07 επισκευές και συντηρήσεις.

11.4. Αποθέματα

Αποθέματα καλούνται τα υλικά τα οποία ανήκουν σε μια επιχείρηση και:

- A) Έχουν δρομολογηθεί να πωληθούν κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών της.
- B) Βρίσκονται στην διαδικασία της παραγωγής και είναι δρομολογημένα να πωληθούν όταν υλοποιηθεί η κατασκευή τους και μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία έτοιμα προϊόντα.
- Γ) Προορίζονται να αναλωθούν κατά την παροχή υπηρεσιών η για να παραχθούν τα έτοιμα αγαθά.
- Δ) Προορίζονται να αναλωθούν για την ορθή λειτουργία ή για την συντήρηση και την διαδικασία επισκευής ενός πάγιου στοιχείου.
- E) Χρησιμοποιούνται για την συσκευασία των εμπορευμάτων ή των ετοιμών αγαθών.

Τα αποθέματα κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Εμπορικά: Καλούνται τα αποθέματα που θα πουληθούν στην ίδια κατάσταση ακριβώς που αγοράστηκαν.
- Βιομηχανικά: Καλούνται τα αποθέματα που προορίζονται να αναλωθούν κατά την διαδικασία της παραγωγής.

11.5. Αποθέματα στην ναυτιλιακή επιχείρηση

Το πλήθος των αποθεμάτων που παρουσιάζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι τα αγαθά τα οποία θα:

- Αναλωθούν για την λειτουργία, για την συντήρηση καθώς και για την διαδικασία της επισκευής ενός πλοίου.
- Θα αναλωθούν ως τροφοδοσία τόσο για το πλήρωμα όσο και για τους επιβάτες.

Οι βασικότερες κατηγορίες είναι:

Εφόδια πλοίων

Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται τα υλικά εκείνα που χρησιμοποιούνται για την συντήρηση, την λειτουργία καθώς και την επισκευή του πλοίου. Τα εφόδια των πλοίων κατηγοριοποιούνται ως:

-Εφόδια μηχανής: Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται κάθε εργαλείο, ανταλλακτικά καθώς και κάθε άλλο αναλώσιμο που χρησιμοποιούνται σε επισκευές και συντηρήσεις μιας μηχανής.

-Εφόδια καταστρώματος: Σε αυτή την κατηγορία εσωκλείονται τα εργαλεία που βοηθούν στην οργάνωση του καταστρώματος όπως σχοινιά, συρματόσχοινα κ.α.

-Εφόδια διαμερισμάτων: Σε αυτή την ομάδα περιλαμβάνονται διάφοροι εξοπλισμοί για τον χώρο της καμπίνας, το εστιατόριο, το μαγειρείον, τα είδη ενδύσεως πληρώματος.

Τόσο το πλήθος των υλικών όσο και των εφοδίων που προορίζονται για μακροχρόνια χρήση δηλαδή παρουσιάζουν την έννοια του πάγιου εξοπλισμού αποτελούν τα πάγια στοιχεία. Λόγου χάρη τα κλινοσκεπάσματα, η κλινοστρωμή και άλλα είδη εστίασεως και ξενοδοχειακού εξοπλισμού, εντάσσονται στην προαναφερόμενη κατηγορία.

Τα υλικά καθώς και τα εφόδια τα οποία αποτελούν μέρος του εξοπλισμού του πλοίου και θα χρησιμοποιηθούν μακροχρόνια αποτελούν την «αποσκευή» του πλοίου. Ο έλεγχος της αποσκευής πραγματοποιείται με την καταμέτρηση τουλάχιστον μιας φοράς από το τέλος της χρήσεως. Ο νόμος επιβάλλει την τήρηση του εξοπλισμού του πλοίου καθώς και διαδικασίες που έχουν μεριμνηθεί για τα πάγια.

11.6. Καύσιμα και λιπαντικά

Με τον όρο καύσιμα και λιπαντικά ορίζονται όλο το πλήθος των αναλώσιμων υλικών και καυσίμων (πετρέλαιο, Ντήζελ, κ.α.) καθώς και των λιπαντικών όπως είναι το ορυκτέλαιο, βαλβολίνες και τα γράσα. Είναι εύκολα αντιληπτό πως η δαπάνη που σχετίζεται με την ποσότητα αναλώσεως τόσο των καυσίμων όσο και των λιπαντικών μεριμνάτε ιδιαίτερα από την εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρία καθώς θεωρείται από τις ουσιαστικότερες δαπάνες εκμεταλλεύσεως του πλοίου.

Κρίνεται λοιπόν αναγκαίο να πραγματοποιείται η απογραφή τόσο των αποθεμάτων στο τέλος της χρήσεως αλλά και σε τακτά χρονικά διαστήματα καθώς και παρουσιάζεται αναγκαία η οριστικοποίηση της δαπάνης των αναλωθέντων καυσίμων καθώς και των λιπαντικών. Τόσο η παραλαβή των καυσίμων όσο και κάθε άλλου λιπαντικού θα πρέπει να διεξάγεται κάτω από διαδικασίες με μεγάλη εποπτεία με σκοπό την διασφάλιση της ακρίβειας όσο αναφορά την ποσότητα και την αποφυγή πιθανής διαρροής ή κάποιας άλλης ανωμαλίας.

Ο λογαριασμός του ανεφοδιασμού του πλοίου συχνά θα εξοφληθεί από τον εκάστοτε πράκτορα του λιμένος ανεφοδιασμού ή από την ναυτιλιακή επιχείρηση ενώ σε σπάνιες περιπτώσεις από τον ίδιο τον πλοίαρχο. Όσο αναφορά για τα πλοία που εντάσσονται στην κατηγορία των τακτών διαδρομών παρέχεται η δυνατότητα συνάψεως συμβάσεων ανεφοδιασμού με εταιρίες πετρελαιοειδών απ' ευθείας από την επιχείρηση.

Θα μπορούσε να ειπωθεί πως η λογιστικοποίηση της δαπάνης των καυσίμων καθώς και των λιπαντικών που χρησιμοποιεί ένα πλοίο δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερη δυσκολία, ενώ χρονικά η οριοθέτηση της δαπάνης αυτής είναι αδύνατη αν δεν προϋπάρχει η διενέργεια απογραφής των αποθεμάτων.

11.7. Λοιπά αναλώσιμα – Λοιπά Καύσιμα

Τα υλικά που θα έχει κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση και έχουν σαν άμεσο σκοπό την ανάλωση τους με σκοπό να μπορέσει να συντηρηθεί ο πάγιος εξοπλισμός της προκειμένου να εξασφαλιστούν οι αναγκαίες συνθήκες ορθής λειτουργίας των πλοίων ορίζονται ως αναλώσιμα υλικά.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρία χρησιμοποιεί αναλώσιμα υλικά τόσο στην έδρα της όσο και επάνω στα πλοία κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Τόσο η διατροφή του πληρώματος όσο και των εκάστοτε επιβατών του αλλά και η κίνηση του ίδιου του πλοίου επιβάλλουν την ύπαρξη αποθεμάτων σε είδη βασικής ανάγκης όπως είναι τα τρόφιμα, τα ποτά, τα καύσιμα κ.α.

Τα αποθέματα μπορεί να βρίσκονται στα πλοία αυτών ή ακόμη και σε αποθήκες της ξηράς.

Ανταλλακτικά

Με τον όρο ανταλλακτικά καλούνται τα αγαθά που προορίζονται να αναλωθούν τόσο για την συντήρηση όσο και για την επισκευή του πάγιου εξοπλισμού της ναυτιλιακής επιχείρησης. Τα ανταλλακτικά εντάσσονται στην κατηγορία των αναλώσιμων και θα πρέπει να μελετούνται σε κάποιους ιδιαίτερους λογαριασμούς.

Τροφοδοσία

Συνήθως το πλοίο περιέχει τρόφιμα, ποτά και κάθε άλλου είδους πρώτης ανάγκης σε μεγάλες ποσότητες. Η αξία των τροφίμων αυτών καταγράφονται στα τιμολόγια. Έτσι μπορεί να προσδιοριστεί η ημερήσια κατά μέλους του πληρώματος επιβάρυνση που στην συνέχεια θα συγκριθεί με την σειρά της με το εγκεκριμένο ημερήσιο σιτηρέσιο από της Αρχές. Συνάμα το πλοίο έχει ανάγκη από νερό και ο ανεφοδιασμός που πραγματοποιείται στο λιμάνι. Η δαπάνη προμήθειας του ύδατος πληρώνεται συνήθως από τον πράκτορα του εκάστοτε λιμένα και πολύ πιο σπάνια από την εταιρία ή τον πλοίαρχο. Και σε αυτό το σημείο η ποσότητα του ύδατος θα πρέπει να ελέγχεται λεπτομερώς ιδίως όταν ο ανεφοδιασμός πραγματοποιείται σε περιοχές που το νερό λόγω έλλειψης είναι ακριβό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: ΈΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

12.1. Κόστος εκμετάλλευσης πλοίου

Με τον όρο κόστος εκμετάλλευσης ενός πλοίου καλείται το πλήθος όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την λειτουργία του πλοίου και τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών. Τα έξοδα αυτά υπάγονται στα έξοδα Διοίκησης και διαχείρισης και δεν κατανέμονται στο κόστος των πλοίων αλλά παρουσιάζονται στα αποτελέσματα της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρίας. Τα έξοδα αυτά κατηγοριοποιούνται σε:

- Άμεσα και Έμμεσα
- Πραγματικά και Υπολογιστικά
- Δουλευμένα ή μη

- Ενσωματωμένα ή μη στο κόστος
- Σταθερά ή Μεταβλητά.

Κατά την διαδικασία της λογιστικής ομαδοποίησης των εξόδων υπό την αιγίδα ενός λογαριασμού εξόδων περιλαμβάνονται έξοδα από διάφορες κατηγορίες. Το είδος του πλοίου καθώς επίσης και οι διαστάσεις του, ο τρόπος που δραστηριοποιείται (είδος εκμετάλλευσης) αποτελούν τους βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες των κατηγοριών εξόδων καθώς και του ποσοστού συμμετοχής της κάθε μιας στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης. Τα έξοδα εκμετάλλευσης διαχωρίζονται στις εξής βασικές ομάδες:

- Αμοιβές και έξοδα πληρωμάτων
- Έξοδα κινήσεως πλοίου
- Συντήρηση
- Επισκευές πλοίου
- Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης
- Ασφάλιστρα
- Δαπάνες Κεφαλαίου
- Προβλέψεις εκμετάλλευσης
- Ασφάλιστρα
- Δαπάνες Κεφαλαίου
- Προβλέψεις Εκμεταλλεύσεως
- Έξοδα διοικήσεως της εταιρίας.

12.2. Προϋπολογιστικό και απολογιστικό κόστος εκμετάλλευσης

Ο προϋπολογισμός καθώς και ο απολογιστικός έλεγχος αποτελεί μέρος της κοστολόγησης. Με τον όρο προϋπολογιστικό κόστος καλείται το κόστος εκείνο που καταρτίζεται πριν πραγματοποιηθεί η παραγωγή ενός προϊόντος ή η παροχή μιας υπηρεσίας και βασίζεται στην μελέτη και στα δεδομένα αντίστοιχων κινήσεων του παρελθόντος. Η προσφορά υπηρεσίας από την εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση έχει άμεση εξάρτηση από το προϋπολογιστικό κόστος. Το προαναφερόμενο παρουσιάζεται

σαν ένα σύνολο του προϋπολογισμού όλων των τρεχόντων εξόδων καθώς και των εξόδων του ταξιδιού:

Προϋπολογιστικό κόστος εκμετάλλευσης:

Τρέχοντα έξοδα:

- Μισθοδοσία πληρώματος
- Συναφή έξοδα
- Ασφάλεια του σκάφους και των μηχανών
- Συντήρηση, επισκευές, επιθεώρηση
- Εφόδια,
- Λιπαντικά
- Ύδρευση
- Γενικά έξοδα

Έξοδα ταξιδιού:

- Καύσιμα
- Λιμενικά έξοδα
- Έξοδα φορτίου
- Έξοδα καθαρισμού
- Προμήθειες ναύλου
- Συναφή έξοδα

Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να αναφερθεί το γεγονός πως στην κατηγορία των τρεχόντων εξόδων στις κατηγορίες μισθοδοσία καθώς και τα άλλα συναφή με το πλήρωμα έξοδα ποικίλουν ανάλογα με το μέγεθος, τον τύπο και τον αυτοματισμό των πλοίων. Οι παράγοντες που μόλις αναφέρθηκαν έχουν σημαντικό ρόλο αν αναλογιστεί κανείς πως μπορούν να επηρεάσουν το σύνολο των τρεχόντων εξόδων από 25% έως και 50%. Η δαπάνη που αφορά και μεριμνεί για την ασφάλεια του σκάφους καθώς και των μηχανών παρουσιάζεται και αυτή στο σύνολο των τρεχόντων εξόδων και αποτελεί περίπου το 20% αυτών. Τέλος οι δαπάνες που αφορούν τις διαδικασίες επισκευής

καθώς και την συντήρησης του πλοίου αποτελούν τα 6% έως 12%, και τα γενικά έξοδα της επιχείρησης αποτελούν το 4% έως το 7%.

12.3. Πρόκριση ναυλώσεως

Με τον όρο πρόκριση ναυλώσεως καλείται η τεχνική εκείνη διαδικασία προσδιορισμού του κόστους εκμετάλλευσης ενός πλοίου για ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή χρονοναύλωση ή θαλάσσια γραμμή με την βοήθεια της σύγκρισης με τον προαναφερόμενο ναύλο και λήψης της κατάλληλης απόφασης για την εκμετάλλευση του πλοίου.

Ο προϋπολογισμός που αναφέρεται στο κόστος της εκμετάλλευσης ενός πλοίου μπορεί να χαρακτηριστεί πως είναι το ουσιαστικότερο μέρος της διαδικασίας της πρόκρισης. Τα έξοδα που θα παρουσιάσει ένα ταξίδι μεταβάλλονται ανάλογα με την χρονοναύλωση ή την εκτέλεση δρομολογίων σε τακτικές θαλάσσιες γραμμές.

12.4. Επισκευές και συντηρήσεις

Με τον όρο συντήρηση στον ναυτιλιακό τομέα καλείται η τεχνολογική επέμβαση σε ένα πλοίο που έχει σαν σκοπό να διατηρήσει το τελευταίο στην αρχική του παραγωγική ικανότητα για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Από την άλλη πλευρά με τον όρο επισκευή καλείται η αντικατάσταση καθώς και η επιδιόρθωση των τμημάτων που έχουν υποστεί πολλές ζημιές με απώτερο σκοπό την επαναφορά της παραγωγικής τους δραστηριότητας.

Μια από τις σημαντικότερες εργασίες συντήρησης είναι ο δεξαμενισμός καθώς και οι εργασίες που σχετίζονται με αυτών. Η διαδικασία του δεξαμενισμού του πλοίου εσωκλείει ενέργειες όπως είναι ο καθαρισμός, ο χρωματισμός των υφάλων, η ολική επιθεώρηση της κατάστασης του σκάφους καθώς και του άξονα, της προπέλας κλπ.

Τα έξοδα τα οποία προκύπτουν από την συντήρηση καθώς και την επισκευή ενός πλοίου θεωρούνται ένα μη μεταβλητό μέρος του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου σε σύγκριση με το βαθμό απασχόλησης του. Παρόλο το γεγονός πως να χαλάσει

ένα τμήμα του πλοίου θεωρείται κάτι έκτακτο, τα έξοδα αυτά συγκαταλέγονται στην κατηγορία των σταθερών εξόδων. Η συντήρηση καθώς και οι διαδικασίες επισκευής αφορούν:

- Το σκάφος
- Τις κύριες και βοηθητικές μηχανές
- Τα ναυτιλιακά όργανα
- Τις εγκαταστάσεις των μέσων τηλεπικοινωνίας
- Τα διαμερίσματα του πληρώματος και των επιβατών
- Τα σωστικά μέσα
- Τα μηχανήματα καθώς και τις εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως.

Το σύνολο των εξόδων τόσο της συντήρησης όσο και των επισκευών συγκαταλέγονται στα έξοδα δεξαμενισμού και συναφών εργασιών και παρουσιάζονται στο λογαριασμό Συντήρηση – Επισκευές των πλοίων . Η εκτέλεση όλων των εργασιών από τις ειδικές επιχειρήσεις επισκευών πλοίων παρουσιάζεται στον λογαριασμό Ναυπηγεία και Συνεργεία Επισκευών και Συντήρησης.

Το κόστος της επιθεώρησης του πλοίου καθώς το τμήμα αμοιβές και Έξοδα εσωκλείονται στην ανάλυση λογαριασμού συντήρηση και επισκευές πλοίων. Η ανάλογη υποχρέωση στο λογαριασμό συναντάται ως «Ναυπηγεία και Συνεργεία Επισκευών και Συντήρησης Πλοίων». Με την πάροδο 4 ετών μια ειδική επιθεώρηση απαιτεί ένα κόστος σημαντικών δαπανών συντήρησης και επισκευών. Για αυτή την δαπάνη θα πρέπει η εταιρεία να μεριμνά .

12.5. Αναλώσιμα υλικά και ανταλλακτικά

Στα έξοδα εκμετάλλευσης εσωκλείονται και οι δαπάνες εκείνες που αφορούν την ανάλωση διαφόρων υλικών καθώς και ανταλλακτικών. Με τον όρο αναλώσιμα καλούνται εκείνα τα υλικά τα οποία έχουν σαν σκοπό να αναλυθούν προκειμένου να επιτευχθεί η συντήρηση του πάγιου εξοπλισμού της εταιρείας καθώς και την εξασφάλιση των επιθυμητών συνθηκών λειτουργίας. Μια βασική περιγραφή των αναλώσιμων υλικών ενός πλοίου είναι:

- Υλικά καθαριότητας

- Διάφορα χημικά υλικά
- Χρώματα από συναφή υλικά
- Σχοινιά
- Ξυλεία
- Μέταλλα
- Υλικά που σχετίζονται με τις ηλεκτρολογικές και με τις υδραυλικές εγκαταστάσεις.
- Μικροεργαλεία
- Εξαρτήματα μηχανής

Το κόστος της δαπάνης αυτής θα υπολογιστεί ανάλογα με το αρχικό απόθεμα σε σύγκριση με το τελικό απόθεμα καθώς και τις αγορές της εκάστοτε περιόδου.

12.6. Ασφάλιστρα

Με τον όρο ασφάλιστρο ενός πλοίου καλείται το αντάλλαγμα εκείνο που καταγράφεται στην σύμβαση της θαλάσσιας ασφαλίσεως. Με άλλα λόγια καλείται η ανταμοιβή του ασφαλιστή με σκοπό την ανάληψη κινδύνου. Το ασφάλιστρο οφείλεται πλήρες κατά την αρχή του κινδύνου ενώ στην περίπτωση παράτασης του προαναφερόμενου θα πρέπει να καταβληθεί και πρόσθετο ασφάλιστρο. Η πληρωμή αυτή θα πρέπει να γίνει αμέσως στο ασφαλιστή ή στον ασφαλειομεσίτη.

Το ποσό που θα παρουσιάσει το ασφάλιστρο θα συμφωνηθεί κατά την διαδικασία της έναρξης της ασφάλισης του πλοίου. Υπάρχουν και κάποιες περιπτώσεις που προβλέπεται στο συμβόλαιο μεταγενέστερος προσδιορισμός του ποσοστού του ασφαλίστρου. Τα ασφάλιστρα πραγματεύονται συνήθως:

- Το σκάφος
- Τις μηχανές καθώς και τον εξοπλισμό
- Τους κινδύνους πολέμου
- Την απώλεια ναύλου

- Την απώλεια του ενοικίου
- Άλλες ειδικές ασφαλιστικές καλύψεις.

Η δαπάνη που σχετίζεται με τα ασφάλιστρα παρουσιάζεται στον λογαριασμό «ασφάλιστρα και φόροι πλοίων» με ανάλυση σε δευτεροβάθμιο κατά κατηγορία ασφαλίσεων και σε τριτοβάθμιο κατά πλοίο. Το σύνολο των υποχρεώσεων που έχουν τόσο οι ασφαλιστές όσο και οι ασφαλειομεσίτες παρουσιάζονται σε έναν ειδικό λογαριασμό «Ασφαλιστές και Ασφαλειομεσίτες».

12.7. Οργανισμοί αυτασφαλίσεως

Οι εισφορές εκείνες οι οποίες προκαταβάλλονται καθώς και οι απολογιστικά οφειλόμενες εισφορές παρουσιάζονται στον λογαριασμό «Εισφορές σε οργανισμούς αυτασφαλίσεως- P and I clubs», με ανάλυση κατά πλοίο, ενώ το πλήθος των υποχρεώσεων καταχωρούνται στο λογαριασμό P and I Clubs. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να υποβάλλουν στους οργανισμούς αυτούς τα δικαιολογητικά σχετικά με το ποιες υπηρεσίες επιθυμούν ώστε να λάβουν την ανάλογη αποζημίωση. Οι οργανισμοί αυτοί δεν πρόκειται να καταβάλλουν όλο το σύνολο της απαίτησης αλλά ένα μέρος αυτής δηλαδή περίπου ένα ποσοστό το οποίο κυμαίνεται μεταξύ των 60-90%.

12.8. Ασφαλιστική αποζημίωση

Η ασφαλιστική αποζημίωση μπορεί να επέλθει και από άλλες συμβάσεις ασφαλίσεως άλλων ειδικών κινδύνων ή και από την ασφάλιση σε οργανισμούς αυτασφαλίσεως. Το σύνολο των υποχρεώσεων που έχει κάθε ναυτιλιακή εταιρία προς τους ασφαλιστές παρουσιάζονται στον λογαριασμό «Ασφαλιστές και Ασφαλειομεσίτες». Οι απαιτήσεις κατά των ασφαλιστών από οφειλόμενες αποζημιώσεις παρουσιάζονται στον λογαριασμό «απαιτήσεις από ασφαλιστικές

αποζημιώσεις και τέλος οι απαιτήσεις κατά των οργανισμών αυτασφάλισης στον λογαριασμό «Απαιτήσεις αποζημιώσεων P and I Clubs».

Κατά την περίπτωση πρόκλησης ζημιάς από τον ασφαλισμένο κίνδυνο. Ο ασφαλισμένος καλείται να γνωστοποιεί στον εκάστοτε ασφαλιστή όλες εκείνες τις σχετικές πληροφορίες αλλιώς υποχρεούται σε αποζημίωση του ασφαλιστή. Μέσα στο σύνολο των υποχρεώσεων αυτών είναι και η ειδοποίηση του ασφαλιστή για την πιστοποίηση των ζημιών από τον αρμόδιο πραγματογνώμονα.

Ένα τμήμα της ναυτιλιακής εταιρίας το οποίο είναι εξειδικευμένο καλείται να συγκεντρώσει και να υποβάλει όλο εκείνο το σύνολο των δικαιολογητικών στοιχείων που θα αποσκοπεί στην απαίτηση μιας ασφαλιστικής αποζημίωσης. Τα δικαιολογητικά αυτά στην συνέχεια θα επεξεργαστούν, θα ελεγχθούν από ένα τμήμα που απαρτίζεται από ειδικούς διακανονιστές που είναι και εκείνοι που θα προβούν στον καταλογισμό της αποζημίωσης. Η αμοιβή του τμήματος αυτού είναι στις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη. Ακριβώς τα ίδια βήματα ακολουθούνται και κατά την διαδικασία απαίτησης από τον οργανισμό αυτασφάλισης.

Ένας θεσμός ο οποίος υπάρχει παγκοσμίως στον χώρο της ναυτιλίας από την πλευρά της ασφαλιστικής πρακτικής και είναι η εγκατάλειψη του πλοίου από τους ασφαλιστές. Η ενέργεια αυτή έχει σαν σκοπό την απαίτηση αποζημίωσης που αντιστοιχεί στην ολική απώλεια του πλοίου και παρουσιάζετε στις εξής κατηγορίες:

- Απώλεια του πλοίου ή ανικανότητα του πλοίου να πλεύσει καθώς δεν είναι δυνατόν να επισκευαστεί ή τα έξοδα επισκευής ώστε το πλοίο να μπορεί να εκτελέσει δρομολόγια ξεπερνούν τα $\frac{3}{4}$ της ασφαλιστικής του αξίας.
- Όταν έχουν περάσει τρεις μήνες από την τελευταία ειδοποίηση του πλοίου.
- Όταν μια ξένη δύναμη παρεμποδίζει το πλοίο.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να διασαφηνιστεί ο όρος απώλεια του πλοίου. Ο όρος αυτός διαχωρίζεται σε πραγματική καθώς και κατασκευαστική. Όσο αναφορά την κατασκευαστική απώλεια ο ασφαλισμένος έχει την ευχέρεια να ζητήσει την αποκατάσταση της ζημιάς του πλοίου (μερική αβαρία) ή να εγκαταλείψει το πλοίο στην ασφαλιστική του εταιρεία ως αποζημίωση. Η απαίτηση αποζημίωσης για

ολική απώλεια παρουσιάζεται στον λογαριασμό απαιτήσεις από ασφαλιστικές αποζημιώσεις.

Από την στιγμή που θα πραγματοποιηθεί η εγκατάλειψη του πλοίου και προβούν οι ανάλογες ενέργειες τότε επιβάλλεται η παρουσίαση της ασφαλιστικής αποζημίωσης που διεκδικεί η εταιρεία στους λογαριασμούς τάξεως. Επιπροσθέτως θα μεταφερθούν οι έως τώρα αποσβέσεις στο λογαριασμό της αξίας του παγίου. Το υπόλοιπο του λογαριασμού θα μεταφερθεί στο λογαριασμό ζημιές και έξοδα υπό ασφαλιστικό διακανονισμό. Ο λογαριασμός αυτός χρεώνεται και με τα άλλα έξοδα ή τις άλλες ζημιές που θα πρέπει να καλυφθούν από την αποζημίωση. Όταν το ποσό αυτό οριστικοποιηθεί τότε ο λογαριασμός «απαιτήσεις από ασφαλιστικές υποχρεώσεις» χρεώνεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ

Με τον όρο γενική αβαρία ή αλλιώς κοινή αβαρία καλούνται όλες εκείνες οι ζημιές καθώς και κάθε έκτακτη δαπάνη που έχει γίνει με σκοπό την κοινή ωφέλεια καθώς και την σωτηρία από έναν θαλάσσιο κίνδυνο του πλοίου ή του φορτίου και είχε η όλη έκβαση θετικό αποτέλεσμα. Η συνεισφορά στην κοινή αβαρία έχει σαν βάσεις την αρχή του δικαίου που δεν επιτρέπει την ωφέλεια από την ζημιά άλλου και ειδικότερα από την περίπτωση του κοινού κινδύνου. Το φαινόμενο της κοινή αβαρίας παρουσιάζεται και στην περίπτωση εκείνη που θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια ολοσχερή θυσία του φορτίου για χάρη του πλοίου.

Κατά την διαδικασία της υλοποίησης του κανονισμού αβαρίας η εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να απεικονίσει την απαίτηση κατά της ασφαλιστικής εταιρίας, για το ποσό που θα συνεισφέρει στην γενική αβαρία και την ισόποση υποχρέωση προς την κοινή αβαρία. Ο λογαριασμός που χρεώνεται σε αυτή την περίπτωση καλείται «απαιτήσεις από ασφαλιστικές αποζημιώσεις» και πιστώνεται ο λογαριασμός «έκτακτες ζημιές». Ο προαναφερόμενος έχει ισόποσα χρεωθεί με πίστωση του λογαριασμού «ειδικός λογαριασμός συνεισφοράς στην γενική αβαρία».

Η εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση μέχρι την κατάρτιση του κανονισμού της αβαρίας να παρουσιάζει σε λογαριασμού τάξεως την κατά πρόβλεψη συνεισφορά της στην κοινή αβαρία. Πέρα από αυτό το κάθε πλοίο έχει την απαίτηση για τις ζημιές και τα έξοδα τα οποία υπέστη προς κοινή σωτηρία. Είναι εύλογο να αντιληφτεί κανείς πως δεν είναι μια εύκολη διαδικασία να συγκεντρωθούν όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά των ζημιών καθώς και των εξόδων. Τα έξοδα αυτά γνωστοποιούνται σε χρόνο πλησιέστερο προς την κοινή αβαρία, ενώ η διαδικασία της αποκατάστασης των ζημιών καθώς και η συγκέντρωση του συνόλου των δικαιολογητικών που σχετίζονται με την ζημιά είναι αρκετά χρονοβόρο.

13.1. Σύγκρουση πλοίων

Μετά την ολοκλήρωση της προεκτίμησης των οικονομικών συνεπειών της σύγκρουσης επιβάλλεται η καταχώρηση στους λογαριασμούς τάξεως του συνόλου των ζημιών. Το σύνολο των ίδιων ζημιών του πλοίου θα καλυφθεί από τους ασφαλιστές και από τους ασφαλιστές του συγκρουόμενου πλοίου.

13.2. Επιθαλάσσια αρωγή

Με τον όρο επιθαλάσσια αρωγή καλείται κάθε πράξη αρωγής ή διάσωσης του πλοίου το οποίο βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου, των πραγμάτων που είναι πάνω σε αυτό, του ναύλου του φορτίου ή των ατόμων που βρίσκονται μέσα σε αυτό. Η σύμβαση σχετικά με την επιθαλάσσια αρωγή είναι αμφοτεροβαρής και αποτελεί υποχρέωση του πλοιάρχου.

Δικαίωμα αμοιβής δίνεται μόνο όταν η διαδικασία της αρωγής έχει θετικό αποτέλεσμα, ακόμη και στην περίπτωση της σύγκρουσης, εκτός της περίπτωσης που η αρωγή δόθηκε από το υπαίτιο πλοίο. Ο όρος αμοιβή σε αυτή την περίπτωση έχει να κάνει με την πληρωμή των εξόδων και ζημιών που έχουν παρουσιαστεί και προκληθεί

κατά την διαδικασία της επιθαλάσσιας αρωγής, ενώ η αμοιβή δεν περιλαμβάνει την διαδικασία διάσωσης των ανθρώπων.

Η διανομή της επιθαλάσσιας αρωγής χωρίζεται με τον εξής τρόπο

- Πλοιοκτήτης $\frac{1}{2}$
- Πλοίαρχος $\frac{1}{4}$
- Πλήρωμα $\frac{1}{2}$

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία είναι ένας βασικό κλάδος της οικονομίας και ιδιαίτερα στις Ελληνικής οικονομίας. Η δραστηριοποίηση της εσωκλείει δραστηριότητες όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, το εμπόριο και γενικότερα οικονομικές δραστηριότητες. Μέσα από μια μικρή ανασκόπηση, η ναυτιλία περιλαμβάνει:

- Την ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών. Η ζήτηση εξαρτάται από τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, από τις διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου καθώς και από την απόσταση των διαδρομών καθώς και από τα πολιτικά δρώμενα τόσο της χώρας όσο και παγκοσμίως.
- Την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών , η οποία δεν γίνεται αυθαίρετα αλλά διαμορφώνεται από τις ομάδες λήψης αποφάσεων καθώς και από την χωρητικότητα του εκάστοτε στόλου.
- Της αγοράς των ναύλων. Αυτός είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που προσδιορίζει το ποσό που θα δοθεί στους πλοιοκτήτες από τους ναυλωτές για τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες.

Οι πλοιοκτήτες έχουν την ευχέρεια να εγγραφούν σε όποια χώρα θέλουν στον κόσμο με την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις του εκάστοτε

νηολογίου που επιλέγουν να εγγραφούν. Συγκεκριμένα το νηολόγιο της Ελλάδας αποτελεί μια από τις πλέον ποιοτικές σημαίες καθώς έχει καταγράψει εξαιρετικές επιδόσεις τόσο στους ελέγχους όσο και στις επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα ελληνικά πλοία. Η μη συμμόρφωση στους κανόνες ασφαλείας πολλές φορές επιφέρει ατυχήματα όπως καταστροφές, απώλειες ανθρώπινων ζώων καθώς και περιουσιακών στοιχείων.

Οι πλοιοκτήτες έχουν την ευχέρεια να έχουν τα εξής πλεονεκτήματα:

- Εξασφαλίζουν την ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση
- Ευκολότερη δανειοδότηση με πολλές ασφαλίσσεις
- Λιγότερος κίνδυνος από πολεμικές εμπλοκές
- Το κράτος δεν εκμεταλλεύεται τα πλοία τους.

Η ελεγκτική θα πρέπει να αποτελεί ένα ανυπόστατο κομμάτι της λειτουργίας κάθε επιχείρησης με σκοπό να αποφεύγονται τα σφάλματα, τα λάθη καθώς και οι παραλείψεις σημαντικών θεμάτων. Η ανυπαρξία καθώς και η υποτίμηση του ελέγχου πολλές φορές μπορεί να επιφέρει επιζήμια αποτελέσματα και ειδικότερα σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση καθώς τα ποσά τα οποία χειρίζεται είναι πολύ μεγάλα. Ο έλεγχος είτε διεξάγεται εσωτερικά είτε εξωτερικά αλλάζει δραματικά τον ρόλο της ναυτιλιακής εταιρίας. Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, ο εσωτερικός έλεγχος δείχνει το βαθμό οργάνωσης της και κατά μια ευρύτερη έννοια την αποδοτικότητα της.

Το πλήθος των βασικών επιδιώξεων καθώς και ο ενστερνισμός συγκεκριμένων διαδικασιών έχουν σαν αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα ουσιαστικό σύστημα εσωτερικού ελέγχου το οποίο επηρεάζει κατά πολύ την λειτουργία της εταιρίας. Στην παρούσα εργασία έγινε μια εκτενής μελέτη στα έσοδα καθώς και στα έξοδα που έχει μια ναυτιλιακή εταιρία, που εντάσσεται λογιστικά η κάθε περίπτωση καθώς και ποιες θα πρέπει να είναι οι ελεγκτικές διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθούνται.

Οι ιδιαιτερότητες καθώς και οι ιδιομορφίες που παρουσιάζει ναυτιλιακή λογιστική και ελεγκτική μαζί με τον επιμερισμό της διεκπεραίωσης των ναυτιλιακών εργασιών έχει σαν άμεση συνέπεια την δυσκολία την πλήρης απεικόνισης των εργασιών καθώς και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθ' όλη την διάρκεια της τεχνικής και της λογιστικής εργασίας. Γενικότερα και ειδικότερα στον Ελλαδικό χώρο

η λογιστική καθώς και η ελεγκτική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν έχει τυποποιηθεί ακόμη καθώς δεν υπάρχει κάποιο ειδικό κλαδικό λογιστικό σχέδιο των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό φέρει σαν αποτέλεσμα να παρουσιάζεται μια ανομοιομορφία στον χώρο της ναυτιλίας ως προς τους τρόπους αντιμετώπισης διαφόρων προγραμμάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αντάπασης, Α., (2001), Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών πλοίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας.
- Βλάχος, Γ., (2007), Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα.
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε., (2010), Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα.
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα.
- Καζαντζής, Χ., (2006), Ελεγκτική και Εσωτερικός Έλεγχος, εκδόσεις Business Plus, Αθήνα.

- Καλαθά, Α., (2015), Εσωτερικός έλεγχος - σύστημα εσωτερικού ελέγχου χρηματικών διαθέσιμων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Σχολή Επιστημών Διοίκησης Επιχειρήσεων, Θεσσαλονίκη.
- Κρασνακης, Γ., (2008), Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδόσεις Η Αθήνα, Αθήνα.
- Μιχελινάκης, Β., (2014). Απο το ΕΓΛΣ στα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα. Ανάκτηση από Τοποθεσία Web της Επειξίρισις: www.epeixirisi.gr
- Νεγκάκης, Χ., & Ταχυνάκης, Π., (2013), Σύγχρονα Θέματα Ελεγκτικής & Εσωτερικού Ελέγχου, εκδόσεις Διπλογραφία, . Θεσσαλονίκη.
- Νεγκάκης, Χ., & Ταχυνάκης, Π. (2017). Ελεγκτική Εσωτερικός Έλεγχος Θεωρία και Εφαρμογές, εκδόσεις Αειφόρος Λογική, Θεσσαλονίκη.
- Νικόλαος, Κ., (2017), Η συνεισφορά του εσωτερικού ελέγχου στην εταιρική διακυβέρνηση και στη διαχείριση κινδύνου, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Δια τμηματικό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, Θεσσαλονίκη.
- ΝΟΜΟΣ .3604. (2007). Άρθρο 46 ν.3604/2007 Πρώην Άρθρο 36α ν.2190/1920. ΦΕΚ 189/Α'.
- Πρωτοψάλτης, Ν., Σαρακοστίδης, Σ., (2003), Ελεγκτική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- Τερζάκης, Γ., (1990), Εφαρμοσμένη Φορολογική Ελεγκτική των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα.
- Τσαγκακλάνος, Α., & Σπάθης, Χ. ,(2015), Ελεγκτική, εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη.

- Τσιμάρας, Μ., (1954), Αρχές Γενικής Λογιστικής, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Σαρακοστίδης, Σ., (2003), Ελεγκτική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα.
- Χρήστου, Ν., (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα.

Ε'ΕΝΗ

- Aps, R., Fetissof, M., Goerlandt, F., Kujala, P., Piel, A., & Thomas, J. (2018). Maritime Spatial Planning as a tool for ecosystem-based adaptive safety management of maritime transportation system in the Gulf of Finland (Baltic Sea). *International Journal of Safety*, 2(01), 74-83.
- Alderton, B., (1984), Sea Transport Operation and Economics, published by Thomas Reed Publications Limited, Sunderland.
- Baude, J., (1996), Ελεγκτική –Λογιστικοί Έλεγχοι και Πραγματογνωμοσύνη, Β Τόμος Σειράς Εγκυκλοπαίδεια του Λογιστή, Αθήνα.
- Chatfield, M., (1974), A History of Accounting Thought, published by Dryden Press, Hinsdale . Ανάκτηση από <http://www.latin-dictionary.org/>
- Gleeson-White, J., (2012), Double Entry, How the Merchants of Venice Created Modern Finance, published by W.W.Norton & Company, New York.
- Gleim, I., (2018), Internal Audit Basic, published by Gleim, Gainesville.

- Ruhnke, K., Schmidt, M., (2016), Changing the Institutional Framework of Statutory Audit, Internal Stakeholders' Perceptions of the Associated Benefit and Costs., *European Accounting Review*, 25(1), pp. 50-79.

- Wu, Y.-J. & Tuttle, B., (2014), The Intractive Effects of Internal Control Audits and Manager Legal Liability on Manager's Internal Controls Decisions, Investor Confidence and Market Prices, *Contemporary Accounting Research*, 31(2), pp. 444-468.