

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (Σ.Δ.Ο)

ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: "ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ
Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ

ΕΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

ΒΟΣΔΟΓΑΝΝΗΣ ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ

ΚΕΛΑΔΙΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙΓΓΛΕΣΗΣ

ΠΑΤΡΑ 1992

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	934
----------------------	-----

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ναυτιλία για την Οικονομία της Ελλάδος αλλά και Παγκοσμίως αποτελεί ένα από τους βασικότερους παράγοντες της Οικονομικής δραστηριότητας και ανάπτυξης της Οικονομίας και του εμπορίου των χωρών. Στην Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικότερους πόρους συναλλαγματος μεταφοράς εμπορευμάτων, εργασιακής απασχόλησης και Οικονομικής μελέτης. Στην εργασία που θα ακολουθήσει θα ασχοληθούμε με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις όσον αφορά το κόστος τους και την διαμόρφωση του κέρδους τους. Βέβαια τα στοιχεία της μελέτης δεν εμφανίζονται εντελώς λεπτομερειακά λόγω του ότι αν και είναι ένας από τους βασικότερους οικονομικούς κλάδους της οικονομίας μας υπάρχει πολύ ελαστική φορολογική αντιμετώπιση, είναι ένας αρκετά κλειστός κλάδος από άποψη πληροφοριών λόγω της οικογενειοκρατίας, επίσης η φύση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσκολεύει την παρακολούθηση τους από άποψη λογιστικής και οικονομικής. Όμως πιστεύουμε ότι τα στοιχεία που παραθέτουμε θα μας βοηθούσαν πολύ για την κατανόηση του θέματος αυτού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛ.
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
II. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	4
1. Έννοια και ιδιοτυπίες της Ν.Ε	4
2. Το μέγεθος και ο τύπος εγκατάστασης της Ν.Ε	6
3. Οι ιδιομορφίες της Ν.Ε	8
4. Η μορφή της Ν.Ε	11
5. Παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία της Ν.Ε	13
6. Οι συντελεστές παραγωγής στην Ν.Ε	13
III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	
1. Κατηγορίες και στοιχεία του κόστους στην Ν.Ε	
α) Οι δαπάνες σαν στοιχεία του κόστους	17
2. Κατηγορίες και στοιχεία του κόστους στην Ν.Ε	
α) Διακρίσεις του κόστους στην Ν.Ε	18
β) Τα επιμέρους στοιχεία του κόστους στην Ν.Ε	20
3. Παράγοντες που επιδρούν στην διαμόρφωση του κόστους της Ν.Ε.	26
α) Παράγοντες εξωτερικής ή γενικής φύσεως	27
β) Παράγοντες που αφορούν το πλοίο	28
γ) Παράγοντες που αφορούν τον πλουν.	29
4. Ιδιομορφίες του κόστους στην Ν.Ε.	30
α) Ιδιομορφίες του κόστους σε συνάρτηση με τον τύπο του πλοίου.	31
β) Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με το μέγεθος του πλοίου.	35
γ) Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με την	

	ΣΕΛ
μορφή ναύλωσης του πλοίου.	35
5. Κόστος προυπολογιζόμενο και πραγματοποιούμενο	39
α) Κόστος προυπολογιζόμενο	39
β) Κόστος πραγματοποιούμενο	41
6. Δαπάνες της Ν.Ε που δημιουργούνται από έκτακτες αιτίες.	44
α) Συνεισφορά σε γενική αβάρια	44
β) Κατανομή ζημιών σε περίπτωση συγκρούσης πλοίων	45
7. Το κέρδος της Ν.Ε ως διαφορά συνολικού κόστους και συνολικής προσόδου	48
α) Θεωρητική εξέταση του κέρδους της Ν.Ε	49
α1 Μακροοικονομικά	49
α2 Μικροοικονομικά	51
β) Το κέρδος της Ν.Ε στην πράξη	52
β1 Παράγοντες που ευνοούν το κέρδος της Ν.Ε στην πράξη	53
IV. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	55
α) Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	55
β) Κύρια χαρακτηριστικά της Ναυτιλιακής λογιστικής	57
γ) Η ναυτιλιακή λογιστική κατά υποκλάδους των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	59
V. Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΚΑΙ Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ	63
1. Οι τηρούμενοι λογαριασμοί από την Ν.Ε	63

	ΣΕΛ
A) Λογαριασμοί Ενεργητικού	64
B) Λογαριασμοί Παθητικού	73
Γ) Λογαριασμοί Καθαρής θέσης	80
2. Η διαμόρφωση του ισολογισμού των λογ\σμών εκμεταλ- λευσης και του λογ\σμού αποτελεσμάτων της Ν.Ε	83
3. Γενική Λογιστική της Ναυτιλιακής επιχείρησης	94
4. Τα λογιστικά βιβλία και στοιχεία της Ν.Ε	116
VI. ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	118
1. Ιδιωτικό κόστος	118
2. Κοινωνικό κόστος	119
3. Το κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία	124
4. Τα ναυτικά ατυχήματα	126
5. Απώλεια ζωής	128
6. Το φαινόμενο της ναυταπάτης	131
VII. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	133

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην μελέτη που θα ακολουθήσει θα ασχοληθούμε με το κόστος και την διαμόρφωση του κέρδους στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Θα περιγράψουμε το κόστος παραγωγής των θαλάσσιων μεταφορών. Η ακριβής γνώση του κόστους και τα επιμέρους στοιχεία σχηματισμού αυτού, είναι απαραίτητα γιατί αποτελούν προϋπόθεση της προσπάθειας προς συμπύεσή του και των με βάση αυτό διαμόρφωση των τιμών προσφοράς υπηρεσιών.

Έτσι:

α) Γίνεται διεξοδική ανάλυση στοιχείων του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης με διάκριση αυτού σε πάγιο, λειτουργικό και κόστος ταξιδιού.

β) Περιγράφονται οι παράγοντες που επιδρούν στην διαμόρφωση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης και διακρίνονται σε παράγοντες εξωτερικούς ή γενικής φύσης, παράγοντες αναφερόμενους στο πλοίο και παράγοντες αναφερόμενους εν πλού.

γ) Εξετάζεται και η διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση προς το μέγεθος του πλοίου και τη μορφή ναύλωσης αυτού.

δ) Αναφέρεται το προϋπολογιζόμενο και το πραγματοποιημένο κόστος.

ε) Ακόμα γίνεται αναφορά στο κέρδος ως διαφορά κόστους και συνολικής προσόδου και τους παράγοντες που ευνοούν το κέρδος και την λογιστική διαμόρφωση και εμφάνισή του.

Πριν εξετάσουμε όλα αυτά θα πρέπει να δούμε την σημασία των μεταφορών και τον ρόλο που θα παίζουν στην οικονομία μιά και οι μεταφορές είναι η πηγή ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι μεταφορές αποτελούν κλάδο της τριτογενούς παραγωγής. Μ' αυτές παρέχονται χρήσιμες υπηρεσίες στην οικονομία. Ο πρωτογενής τομέας της φυσικής παραγωγής και ο δευτερογενής της μεταποίησης και των κάθε φύσης κατασκευών προσφεύγουν στις υπηρεσίες των μεταφορών, προκειμένου τόσο για τις σ' αυτούς εισροές (υλών, εφοδίων, κτλ.) όσο και για τις απ' αυτούς εκροές (προϊόντα). Χωρίς την μεσολάβηση των μεταφορικών μέσων δε θα ήταν ούτε η τεχνοπαραγωγική διαδικασία ούτε η εμπορική διάθεση των παραγομένων αγαθών. Αλλά και οι λοιποί κλάδοι του τριτογενούς τομέα επιτελούν το έργο χάρη στις υπηρεσίες μεταφορών. Αναφέρουμε το εμπόριο και τον τουρισμό.

Οι κύριες επιδράσεις των μεταφορών στην οικονομία και στην κοινωνία είναι:

α) Επέρχεται μ' αυτές ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και των οικονομικών δραστηριοτήτων.

β) Πρωθείται το εμπόριο και απ' αυτό εξυπηρετούνται τόσο οι παραγωγοί όσο και οι καταναλωτές.

γ) Συντελείται ποιοτικός επηρεασμός και σχετική σταθεροποίηση των τιμών των αγαθών σ' ευρύτερα πλαίσια.

δ) Επηρεάζεται η εκλογή του τόπου εγκατάστασης των ανθρώπων και των οικονομικών δραστηριοτήτων.

ε) Δημιουργούνται προϋποθέσεις για στενότερη επαφή ανθρώπων που ζούν σε απομακρυσμένες μεταξύ τους περιοχές με επακόλουθα την γνωριμία των διφόρων λαών (τουρισμός), την ομοιομορφία του τρόπου ζωής και την άνοδο του πολιτιστικού επιπέδου.

Οι μεταφορές διακρίνονται με κριτήριο το αντικείμενό τους σε μεταφορές προσώπων, πραγμάτων και ειδήσεων, με κριτήριο δε το χώρο δια του οποίου διέρχονται τα μεταφορικά μέσα σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζονται ορισμένα πλεονεκτήματα λόγω των οποίων και εξασφαλίζουν τη μεγαλύτερη μερίδα στις παγκόσμιες μεταφορές. Οι θαλάσσιοι δρόμοι συνδέουν περιοχές που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν με τα χερσαία μεταφορικά μέσα. Δεδομένου δε ότι σχεδόν τα 2\3 της υδρογείου αποτελούν οι ωκεανοί και οι θάλασσες, το γεωγραφικό αυτό στοιχείο παρέχει στα πλοία μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα. Οι γεωγραφικοί, οικονομικοί και τεχνικοί παράγοντες ευνοούν τις θαλάσσιες μεταφορές και εξουδετερώνουν τα πλεονεκτήματα των άλλων μεταφορικών μέσων. Έτσι αυτοί οι λόγοι οδήγησαν τις θαλάσσιες μεταφορές να εκτελούν το 75-80% του συνόλου των παγκοσμίων μεταφορών.

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση της διαμόρφωσης του κέρδους και στο κόστος στην ναυτιλιακή επιχείρηση, θα εξετάσουμε ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα οποία θα μας βοηθήσουν για την παραπέρα κατανόηση του θέματός μας.

ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΤΥΠΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Σε όλους τους κλάδους της οικονομίας οι δραστηριότητες αναπτύσσονται με τις επιχειρήσεις, δηλ. με την οργάνωση και λειτουργία οικονομικών μονάδων οι οποίες παρέχουν, με σκοπό το κέρδος, συστηματικές υπηρεσίες. Ο κλάδος μεταφορών όπως και όλοι οι κλάδοι της οικονομίας συντελούν στην ανάπτυξη του εμπορίου και της οικονομικής δραστηριότητας. Στον κλάδο των μεταφορών διακρίνουμε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τις οποίες και θα ασχοληθούμε.

Σαν ναυτιλιακή επιχείρηση χαρακτηρίζεται η οικονομική μονάδα που έχει αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αναφερόμενων στις θαλάσσιες μεταφορές. Όπως συμβαίνει σε κάθε επιχείρηση και στην ναυτιλία η δραστηριότητα αυτή αποτελεί συνδυασμό συντελεστών της παραγωγής τους οποίους ο ηγέτης κατευθύνει προς το επιθυμητό αποτέλεσμα κατά συστηματικό τρόπο με σκοπό το κέρδος.

Με την ευρεία έννοια ο όρος "ναυτιλιακή επιχείρηση" καλύπτει κάθε δραστηριότητα έστω και έμμεσα συνδεδεμένη με το πλοίο και τη θαλάσσια μεταφορά, όπως είναι οι επιχειρήσεις, οι ασχολούμενες με ναυπηγήσεις, επισκευές και συντήρηση των πλοίων, με ναυτική πίστη με τις ναυλώσεις, την πρακτόρευση των κυρίων ναυτιλιακών μονάδων κτλ. Οι επιχειρήσεις αυτές με την στενή έννοια είναι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στην έννοια των κυρίως ναυτιλιακών επιχειρήσεων εμπίπτουν μόνο οι άμεσα και στενά συνδεδεμένες με το αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς οικονομικές μονάδες, δηλ. οι επιχειρήσεις πλοιοκτησίας και εφοπλισμού οι οποίες εκμεταλεύονται ιδιόκτητα ή διαχειρίζονται ξένα πλοία.

Στην ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχει κατά κανόνα

διάσπαση της δράσης σε δύο μονάδες. Από τη μία πλευρά έχουμε την κυρίως διοίκηση η οποία ασκείται από τον ηγέτη στα γραφεία της πλοιοκτητικής ή της εφοπλιστικής επιχείρησης και από την άλλη πλευρά την τεχνικοδιαχειριστική εκμετάλλευση των πλοίων η οποία έχει ως φορέα τον πλοίαρχο. Η δυαδική αυτή εμφάνιση της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν ταυτίζεται με την κατανομή του έργου όπως στις βιομηχανικές επιχειρήσεις. Και σ' αυτές υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ διοίκησης επιχείρησης και τεχνικοπαραγωγικής μονάδας (εργοστασίου). Ο επικεφαλής όμως του εργοστασίου δεν έχει την διοικητική και διαχειριστική αυτοτέλεια της δράσης του πλοίαρχου που από την ανάγκη των πραγμάτων έχει αυξημένες αρμοδιότητες και ευθύνες.

Η διάσπαση σε οικονομική και τεχνική υπάρχει ανεξάρτητα από το μέγεθος της οικονομικής μονάδας. Είναι απαραίτητη και στις επιχειρήσεις οι οποίες διαθέτουν ένα και μόνο μικρό πλοίο.

Οι κύριες λειτουργίες του πρώτου σκέλους της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι: η διοίκηση της όλης μονάδας, οι κατευθύνσεις του έργου της, ο εφοδιασμός σε κεφάλαια, υλικό και έμπυχο δυναμικό, η διάθεση των υπηρεσιών της στην ναυτιλιακή αγορά και τη γενική διαχείριση. Οι λειτουργίες του άλλου σκέλους της επιχείρησης εντοπίζονται στην διοίκηση του προσωπικού του πλοίου, την τεχνικοπαραγωγική εκμετάλλευσή του και τη διαχειριστική ευθύνη της αναπτυσσόμενης δραστηριότητας. Εννοείται ότι μεταξύ των δύο μερικότερων εμφανίσεων της όλης επιχείρησης υπάρχει στενή σχέση και προεξάρχουσα είναι η διοίκηση της επιχείρησης. Αυτή παρέχει κατευθύνσεις στην εκμετάλλευση που δρα με εξουσιοδότηση και λογοδοτεί σ' εκείνη.

ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΚΑΙ Ο ΤΟΠΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ

Από άποψη μεγέθους οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται όπως και οι επιχειρήσεις των άλλων κλάδων σε μικρές, μεσαίες και μεγάλες. Κριτήριο του μεγέθους δεν είναι ούτε ο αριθμός των πλοίων τα οποία διαθέτει η επιχείρηση, ούτε ο αριθμός των προσώπων που απασχολεί, αλλά η συνολική διαθέσιμη χωριτικότητα, δηλ. το άθροισμα των χωριτικοτήτων των πλοίων της, σε συνδιασμό προς την κεφαλική συγκρότηση.

Σημειωτέον ότι το κριτήριο του μεγέθους δεν εφαρμόζεται ομοιόμορφα σε όλες τις κατηγορίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έτσι ενώ για να θεωρηθεί μεγάλη μια επιχείρηση πλοίων τακτικών γραμμών απαιτείται να διαθέτει αξιόλογο αριθμό σκαφών και ανάλογη χωριτικότητα, προκειμένου για ακτοπλοϊκής επιχείρησης, οι απαιτήσεις αισθητά λιγότερες.

Τα μεγάλα μεγέθη ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαμορφώνονται με απαιτήσεις-ναυπήγησης ή αγοράς-πλοίων αυξημένης χωριτικότητας, με συγχώνευση μικρών ή μεσαίων μονάδων, με κοινοπραξίες και άλλους επιχειρηματικούς συνδιασμούς. Η τάση αυτή οφείλεται στην ευχερέστερη εξεύρεση κεφαλαίων από μέρους των μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων την δυνατότητα της επιστημονικής τους οργάνωσης και ορθολογικού καταμερισμού των έργων, τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης, την ενισχυμένη διαπραγματευτική θέση, κ.τ.λ.

Η τάση αυτή παρατηρείται τόσο στην ιδιοκτησία των πλοίων, όσο και στην εφοπλιστική επιχείρηση σε ορισμένες χώρες φτάνει δε μέχρι του σημείου ώστε ελάχιστες εφοπλιστικές μονάδες να συγκεντρώνουν τη διαχείριση της

πλειονότητας των εθνικών τους πλοίων. Εξάλλου η τάση της συγκέντρωσης δεν περιορίζεται στον αριθμό των ναυτιλιακών και ειδικότερα των εφοπλιστικών επιχειρήσεων.

Ανάλογη τάση διαπιστώνεται και στην προτίμηση της εγκατάστασής τους σε ορισμένες πόλεις οι οποίες έγιναν ναυτιλιακά κέντρα. Είναι γνωστό ότι το Λονδίνο κατά πρώτο λόγο και η Νέα Υόρκη κατά δεύτερο, έγιναν τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Στα κέντρα αυτά αναπτύχθηκαν και η ναυλαγορά, η ασφαλιστική αγορά και η αγορά τεχνικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην εκλογή του τόπου επιδρούν οι πολιτικές και οικονομικές συνθήκες της δεδομένης χώρας, το ισχύον σύστημα κοινωνικοοικονομικής οργάνωσης, η υφισταμένη ναυτιλιακή υποδομή και οι εν γένει εξωτερικές οικονομίες όπως και οι ισχύουσες νομοθετικές ρυθμίσεις. Μεγάλο ρόλο παίζει και η παράδοση που είναι δύσκολο να εξουδετερωθεί και όταν οι ευμενείς νομοθετικές ρυθμίσεις που υπήρχαν πριν μεταβληθούν σε λιγότερο εξυπηρετικές για την ναυτιλία. Εν τούτοις το νομοθετικό πλαίσιο συντελεί πολλές φορές αποφασιστικά στην προτίμηση ή την αποφυγή εκλογής των διαφόρων χωρών ως τόπων εγκατάστασης. Ευνοϊκή μεταχείριση μιας χώρας που εκδηλώνεται με φορολογικές απαλλαγές και απουσίες δεσμεύσεων ως προς την σύνθεση του πληρώματος, τις αμοιβές του προσωπικού και την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας, προσελκύει τα πλοία στην σημαία της. Έτσι χώρες χωρίς ναυτική παραδοση και χωρίς ναυτιλιακά συμφέροντα έγιναν τυπικά μεγάλες ναυτιλιακές χώρες (π.χ Λιβερία) με την έννοια ότι μεγάλο αριθμό πλοίων έχει υψώσει τη σημαία τους.

ΟΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση από το χώρο και τον τρόπο ανάπτυξης της δραστηριότητάς της έχει σημαντικές διαφορές από τις λοιπές επιχειρήσεις.

Οι κυριότερες ιδιομορφίες της είναι :

α) Ο παράγοντας "επιχειρηματικός κίνδυνος" είναι πολύ ισχυρός στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση. Το στοιχείο της αβεβαιότητας των τυχαίων γεγονότων και της ανώτερης βίας είναι συνυφασμένο με τη θαλάσσια δραστηριότητα. Εκτός από τους φυσικούς κινδύνους της ναυσιπλοίας, διάφορα έκτακτα γεγονότα όπως οι πόλεμοι και οι αποκλεισμοί λιμανιών εκθέτουν την επιχείρηση αυτή σε κινδύνους μεγαλύτερους εκείνων, οι οποίοι απειλούν τις άλλες δραστηριότητες στις ίδιες περιστάσεις. Μεγάλο ποσοστό κινδύνων οφείλεται στα καλούμενα "επιχειρηματικά τολμήματα" δηλ. σε ριψοκίνδυνες ενέργειες οι οποίες αν πετύχουν αποφέρουν σημαντικά κέρδη.

β) Οι οικονομικές υφέσεις και κρίσεις έχουν δυσμενείς συνέπειες στην ναυτιλία, όπως άλλωστε οι περίοδοι ευημερίας συνεπάγονται άνθηση της αναλογικά σε μεγαλύτερο βαθμό. Πράγματι η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας συμπιέζει το διεθνές εμπόριο σε χαμηλά επίπεδα με συνέπεια την αντίστοιχη περιστολή του έργου των θαλάσσιων μεταφορών, πτώση των κερδών ή και πραγματοποίηση ζημιών. Το αντίθετο συμβαίνει σε περίοδο ακμής της παγκόσμιας οικονομίας, οπότε οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούν αυξημένο όγκο έργου και δημιουργούνται υπερκέρδη, που επιτρέπουν την διενέργεια μεγάλων επενδύσεων σε πλοία και άλλες παγιοποιήσεις. Οι διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν επηρεάζονται ομοιόμορφα από τις ναυτιλιακές και τις εν γένει

οικονομικές κρίσεις. Οι επιχειρήσεις των τακτικών γραμμών αισθάνονται λιγότερα έντονα τους αντίκτυπους σε σχέση προς τις επιχειρήσεις ελευθέρων φορτηγών πλοίων.

γ) Η διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο πλαίσιο συνεπάγεται: Ταχεία προσαρμογή προς τις διεθνείς εξελίξεις απομάκρυνση από την οικονομία της χώρας της σημαίας τους και σκληρό ανταγωνισμό προς τα ξένα πλοία.

Εν πρώτοις ο συγχρονισμός με πλοία που εφαρμόζουν τις νεώτερες τεχνικές επινοήσεις και οργανωτικές τελειοποιήσεις υπαγορεύει την ανάγκη γοργής προσαρμογής προς τις εξελίξεις με σκοπό την εξουδετέρωση του προς στιγμή αποκτηθέντος συγκριτικού πλεονεκτήματος, από μέρος των ανταγωνιστριών χωρών. Εξάλλου η ναυτική επιχείρηση που δρα στην αλλοδαπή, προσφεύγει στην ξένη κεφαλαιαγορά και τη διεθνή ναυλαγορά από τις οποίες τελεί σε εξάρτηση μεγαλύτερη παρά από την εθνική οικονομία της οικείας χώρας.

Τέλος η επιχείρηση αυτή συναντά σκληρό ανταγωνισμό στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Αυτή καλείται να αντιμετωπίσει όχι μόνο τις επιχειρήσεις των χωρών με καθεστώς ελεύθερης οικονομίας αλλά και εκείνες οι οποίες ανήκουν σε κράτη που έχουν σοσιαλιστική οργάνωση και τις εν γένει οργανωμένες σε μορφή δημοσίων επιχειρήσεων. Οι τελευταίες διαθέτουν το συγκριτικό πλεονέκτημά της, με κάθε θυσία κρατικής στήριξης σε βάρος του αληθινού ανταγωνισμού. Η δυσμενής κατάσταση επίσης διαμορφώνεται με τις σημαίες ευκαιρίας και την πολιτική της διάκρισης της σημαίας. Οι έννοιες τις οποίες παρέχουν τα κράτη των σημαίων ευκαιρίας, νοθεύουν τον ανταγωνισμό σε βάρος των πραγματικά ναυτιλιακών χωρών. Η δε διάκριση της σημαίας στενεύει τον κύκλο δράσης τους, αφού εξασφαλίζεται προνόμιο μεταφοράς των φορτίων με τα πλοία της χώρας που

ακολουθεί η πολιτική αυτή.

δ) Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι στενά συνδεδεμένη με τεχνικές υπηρεσίες, οι οποίες αποτελούν στοιχείο απαραίτητο για την καλή λειτουργία τους. Τέτοιες υπηρεσίες είναι οι τηλεπικοινωνιακές, οι οποίες στην εποχή μας έχουν μεγάλη σπουδαιότητα γιατί επιτυγχάνεται ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και εξασφαλίζεται τακτική επικοινωνία των πλοίων με την έδρα των επιχειρήσεων, τα ναυτιλιακά κέντρα και γενικά με τα σημεία καίριου ενδιαφέροντος για την ναυτιλία.

Άλλη υπηρεσία ζωτικής φύσης για την ναυτιλία είναι οι υπογνώμονες με τους οποίους ελέγχεται η αξιοπλοΐα των σκαφών και του μηχανικού τους εξοπλισμού. Μεγάλη εξυπηρέτηση παρέχουν επίσης οι εγκατεστημένες τεχνικές υπηρεσίες στα λιμάνια.

ε) Οι ιδιοτυπίες εμφανίζονται περισσότερο φανερές στους μερικότερους τομείς της ναυτιλίας. Οι κατά ναυτιλιακούς τομείς επιχειρήσεις έχουν μεταξύ τους μεγάλες διαφορές οργανωτικές και λειτουργικές. Έτσι οι επιχειρήσεις τακτικών γραμμών έχουν εντελώς άλλη δομή σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις ελεύθερων φορτηγών. Οι πρώτες έχουν εξοπλισμό και είδη εξόδων που δεν υπάρχουν στις τελευταίες. Αυτών όμως η διαχείριση είναι αισθητά ευχερέστερη έναντι των άλλων. Αλλά και οι διαθέτουσες ειδικευμένα φορτηγά πλοία επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων, όμοια οργανική διάρθρωση και λειτουργική διαχείριση με τα νε γίνεται επιβατικά πλοία.

Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Όλοι οι γνωστοί τύποι επιχείρησης προσφέρονται στην ναυτιλία. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, πράγματι εμφανίζεται με μορφή ατομικής ή συλλογικής οικονομικής μονάδας, η δε τελευταία μορφή προσωπικής ή απρόσωπης εταιρείας, δηλ. ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, περιορισμένης ευθύνης και ανώνυμης εταιρείας. Ακόμα και οι συνδιασμοί των διαφόρων εταιρειών συναντιόνται στη ναυτιλία, όπως η συνδυασμένη εμφάνιση της ανώνυμης εταιρείας με την εταιρεία περιορισμένης ευθύνης (θυγατρικές επιχειρήσεις μεγάλων ναυτιλιακών ανωνύμων εταιρειών).

Πέρα από τις παραπάνω μορφές, συνηθισμένος είναι ο ιδιόμορφος τύπος της συμπλοικτησίας δηλ. της συμμετοχής (κατά ποσοστά επί τοις εκατό) στην ιδιοκτησία πλοίου δύο ή περισσότερων προσώπων τα οποία από κοινού τα εκμεταλεύονται. Η συμπλοικτησία συνιστά συλλογική μορφή επιχειρηματικής δράσης και εξυπηρετεί τους μικρούς ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

Αγναντεύοντας τις παγκόσμιες ναυλαγορές μπορούμε να κάνουμε την παρατήρηση ότι η παγκόσμια ναυτιλία είναι μία μικτή οικονομία που αποτελείται:

α) Από διαφόρων μορφών ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες ελέγχουν ακόμη το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου τουνάζ.

β) Από κρατικές επιχειρήσεις που δεν φαίνεται να ξεπερνούν το 12% του παγκόσμιου τουνάζ.

γ) Από "βιομηχανικούς μεταφορείς" δηλ. πλοία που ανήκουν κατά κανόνα σε θυγατρικές χερσαίων βιομηχανικών επιχειρήσεων και που ο κύριος ρόλος τους είναι η μεταφορά των πρώτων υλών ή των συσκευασμένων προϊόντων τους για λογαριασμό της επιχείρησης.

Με λίγα λόγια η ναυτιλιακή επιχείρηση πάντα συμμετείχε σ' ένα διεθνές περιβάλλον ναυλαγορών, οι εξελίξεις των οποίων καθόριζαν σε μεγάλο βαθμό το μέλλον της. Εκείνο που είναι το νέο και το οικονομικά σημαντικό στην προκειμένη περίπτωση είναι η διεθνοποίηση στην ιδιοκτησία της ίδιας της επιχείρησης, πράγμα που συντελεί ορισμένες φορές να είναι δύσκολο κανείς να ανακαλύψει την γεωγραφική θέση που μπορεί να υπάρχει ή να μην υπάρχει η έδρα της, δηλ. το μέρος που λαμβάνονται οι αποφάσεις.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Εκείνο που κάνει τη σύγχρονη ολοκληρωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση να διαφέρει κάπως από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις, είναι ο αριθμός και οι διαστάσεις των μεταβλητών που προσδιορίζουν την εξέλιξή της. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι διαστάσεις αυτών των μεταβλητών είναι παγκόσμιες.

Οι παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία και την εξέλιξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να χωριστούν σε ενδογενείς και εξωγενείς. Ο ενδογενείς παράγων είναι ουσιαστικά ένας δηλαδή η διοίκηση της επιχείρησης. Οι εξωγενείς παράγοντες είναι :α) χρηματαγορές, β) ναυλαγορές, γ) ασφαλιστική αγορά, δ) τιμές πλοίων (καινούργια και μεταχειρισμένα), ε) καύσιμα, υλικά και εργατικό δυναμικό, στ) ναυπηγεία, επισκευαστήρια και τέλος ζ) η διεθνής πολιτικοοικονομική κατάσταση.

ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση βασίζεται στο συνδυασμό κεφαλαίου και εργασίας και δρα στα πλαίσια του θαλάσσιου χώρου που είναι και το κύριο φυσικό στοιχείο της παραγωγικής προσπάθειας. Σε αντίθεση προς τους άλλους κλάδους της οικονομίας στους οποίους η επιχείρηση εκτός από την εργασία και το κεφάλαιο χρησιμοποιεί και έδαφος για εκμετάλλευση (πρωτογενείς παραγωγή), για εγκατάσταση

(βιομηχανία, εμπόριο), για αξιοποίηση (κατασκευές στο έδαφος) και για διέλευση μέσων παραγωγής (χερσαίες μεταφορές), που καταβάλλουν αμοιβή, η ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί κατά κύριο λόγο τις θαλάσσιες περιοχές, δηλ. ελεύθερα αγαθά, που δεν επιβαρύνουν το κόστος παραγωγής.

Αν εξετάσουμε τους συντελεστές παραγωγής, εργασία και κεφάλαιο, βλέπουμε ότι για την εργασία ο ανθρώπινος συντελεστής παραγωγής, ενδιαφέρει τις θαλάσσιες μεταφορές με διπλή άποψη: σαν προσωπικό των γραφείων έδρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ως έμπυχο δυναμικό των οργάνων της μεταφοράς, δηλ. των πλοίων. Η ναυτική εργασία εμφανίζει σημαντικές ιδιοτυπίες σε σύγκριση προς την απασχόληση στις χερσαίες επιχειρήσεις. Οι ιδιοτυπίες είναι:

α) Οι απασχολούμενοι με τα γραφεία της Ναυτιλιακής επιχείρησης, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε ανάλογες συνθήκες με εκείνες των χερσαίων επαγγελματιών, ενώ οι ναυτικοί των πλοίων διατελούν κάτω από εντελώς ειδικό καθεστώς.

β) Ο ηγέτης της επιχείρησης μεταβιβάζει τις πάνω στο πλοίο διευθυντικές δραστηριότητες και αρμοδιότητες στον πλοίαρχο που έχει αυξημένη δικαιοδοσία έναντι των ανδρών του πληρώματος (διοίκηση προσωπικού), αλλά και είναι επιφορτισμένος με μεγάλες ευθύνες για αξιοπλοΐα (ικανότητα προς πλούν), για την ναυσιπλοΐα (πορεία του πλοίου) και το περιβάλλον (μέριμνα προς αποφυγή μόλυνσης της θάλασσας).

γ) Η παρέμβαση των δημοσίων αρχών είναι δεδομένη πρώτα με τον έλεγχο του ναυτολογίου και έπειτα με την ρύθμιση των διαφορών μεταξύ πλοίαρχου και ναυτικών.

δ) Αν και η πλειονότητα των ναυτικών παρέχει χειρωνακτική εργασία, δεν διαχωρίζεται από τα λοιπά στελέχη της εκμετάλλευσης (βαθμοφόροι), στον τρόπο

πληρωμών των αμοιβών.

ε) Λαμβάνονται επίσης ειδικές μέριμνες για την άσκηση του έργου των ναυτικών υπό καλές συνθήκες και για την ενίσχυση της απόδοσης της εργασίας τους.

στ) Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπαγόρευσε την ανάγκη θέσπισης διεθνών κανόνων που διέπουν τη ναυτική εργασία. Οι κανόνες αυτοί επιβάλλουν κατώτατα όρια προστασίας των ναυτεργατών και ομοιόμορφες ρυθμίσεις στα θέματα της σύνθεσης του πληρώματος, της διάρκειας της εργασίας, κ.τ.λ.

Όσον αφορά το κεφάλαιο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως και άλλες επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών είναι μονάδες έντασης κεφαλαίου. Οι υψηλές δαπάνες σε κεφάλαια αναφέρονται σε τρεις τομείς: την υποδομή, την συγκρότηση της επιχείρησης και την λειτουργία της. Η ναυπήγηση (ή η αγορά και μετασκευή) και ο εξοπλισμός των πλοίων συνιστά οπωσδήποτε την κύρια κεφαλαιακή δαπάνη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η δαπάνη αυτή ακολούθησε ανιούσα πορεία λόγω της τάσης προς τα μεγαλύτερα πλοία και της χρησιμοποίησης όλο και περισσότερο δαπανηρών τεχνικών μέσων για στον εξοπλισμό τους. Κεφάλαια τέλος, απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό για τη λειτουργία της επιχείρησης και για την κίνηση και εκμετάλλευση του πλοίου.

Όπως είναι αυτονόητο οι παραπάνω ανάγκες σε κεφάλαια δεν είναι εύκολο να καλυφθούν με αυτοχρηματοδότηση από μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η δανειοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ενεργείται από διάφορους πιστωτικούς φορείς. Συγκεκριμένα τις βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες ανάγκες τους σε χρήματα, ικανοποιούν οι εμπορικές τράπεζες οι οποίες χορηγούν και εγγυητικές επιστολές για την ναυπήγηση και αγορά πλοίων από τους πελάτες τους. Τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες καλύπτουν οι

τράπεζες επενδύσεων οι οποίες συνδυάζουν , συνήθως , την κεφαλαιακή εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την τόνωση της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Υπάρχει σήμερα όμως η τάση οι ανάγκες σε κεφάλαια από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να καλύπτονται από ειδικούς φορείς ναυτικής πίστης, τις Ναυτιλιακές τράπεζες οι οποίες χορηγούν και κεφάλαια κίνησης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Εφόσον πήραμε μια γενική εικόνα για την ναυτιλιακή επιχείρηση μπορούμε να προχωρήσουμε σε λεπτομερή ανάλυση του κόστους και της διανομής του κέρδους στη ναυτιλιακή επιχείρηση. Για την κατανομή θα εξετάσουμε τις διακρίσεις του κόστους, στοιχεία του κόστους (δαπάνες κεφαλαίων, επισκευών, συντηρήσεις, επιθεωρήσεις, ασφάλειες, καύσιμα, τέλη φόρτωσης), δαπάνες ετήσιες, δαπάνες ταξιδιού. Ακόμα θα εξετάσουμε το πάγιο κόστος, λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης, τις ιδιομορφίες του κόστους στη ναυτιλιακή επιχείρηση. Το μέγεθος του πλοίου σε συνάρτηση με την διαμόρφωση του κόστους. Το κόστος πραγματοποιούμενο και προϋπολογισμένο και τέλος το κέρδος ως διαφορά κόστους και συνολικής προσόδου και τους παράγοντες που ευνοούν το κέρδος και την λογιστική διαμόρφωση και εμφάνιση αυτού.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

ΟΙ ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κόστος είναι το σύνολο των δαπανών, οι οποίες διατίθενται για ένα παραγωγικό αποτέλεσμα, είτε τούτο είναι υλικό αγαθό (προϊόν), όπως συμβαίνει στην πρωτογενή ή και δευτερογενή παραγωγή, είτε είναι άυλο αγαθό (υπηρεσία), όπως συμβαίνει στον τριτογενή τομέα, όπου ως παραγωγή νοείται η προσφορά κάποιας υπηρεσίας. Προκρίνεται ο όρος δαπάνες και όχι έξοδα γιατί είναι ευρύτερος. Οι δαπάνες είναι συστατικά στοιχεία του κόστους, διακρίνονται κατά πολλούς τρόπους.

Ανάλογα με τον τρόπο προσδιορισμού τους, διακρίνονται σε πραγματικά οφειλόμενες σε πραγματικά στοιχεία όπως π.χ οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα, οι αμοιβές των εργαζομένων, κ.α. και υπολογιστικές (υπολογιζόμενες για τον προσδιορισμό του κόστους όπως λ.χ οι αποσβέσεις κ.α)

Ανάλογα με τον τρόπο συμμετοχής τους στο κόστος διακρίνονται σε άμεσες (που αφορούν αμέσως την παραγωγή ενός προϊόντος ή την παροχή μιας υπηρεσίας, όπως είναι λ.χ οι πρώτες ύλες, οι αμοιβές του ασχολουμένου με την παραγωγή ενός προϊόντος ή με την παροχή μιας υπηρεσίας, προσωπικού) και έμμεσες (τις έμμεσες συνδεόμενες προς την παραγωγή του προϊόντος ή την παροχή της υπηρεσίας όπως είναι λ.χ οι δαπάνες για κινητήριο δύναμη ή καύσιμα οι δαπάνες διοίκησης κ.α οι οποίες επιμερίζονται κατά τον υπολογισμό του κόστους.

Ανάλογα με την μορφή τους διακρίνονται σε σταθερές (που παραμένουν σταθερές και οι οποίες επιβαρύνουν την επιχείρηση ανεξάρτητα από τον όγκο παραγωγής προϊόντων ή

προσφοράς υπηρεσιών, όπως είναι οι αμοιβές του διοικητικού προσωπικού, τα ενοίκια των γραφείων, κ.α) και μεταβλητές (οι οποίες μεταβάλλονται σε συνάρτηση με το παραγωγικό αποτέλεσμα όπως είναι πρώτες ύλες, οι αμοιβές των εργαζομένων, κ.α) Οι μεταβλητές δαπάνες παίρνουν διάφορες ειδικότερες μορφές και εμφανίζονται ως :

- α) Αναλογικές (όταν η αύξηση ή η μείωσή της είναι ανάλογη με την αύξηση ή την μείωση του παραγωγικού αποτελέσματος).
- β) Φθίνουσες (όταν η αύξησή τους είναι μικρότερη έναντι της αύξησης του παραγωγικού αποτελέσματος).
- γ) Αύξουσες (όταν η αύξησή τους είναι μεγαλύτερη από την αύξηση του παραγωγικού αποτελέσματος).
- δ) Παλίνδρομη ή παλινδρομικές (όταν μέχρι ενός σημείου εμφανίζονται ως αύξουσες, ύστερα μεταβάλλονται ως φθίνουσες , κ.ο.κ)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Το "κόστος" διακρίνεται σε πολλές επιμέρους κατηγορίες οι κυριότερες διακρίσεις που αφορούν την ναυτιλιακή επιχείρηση είναι :

Συνολικό κόστος είναι το σύνολο των δαπανών για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου θαλάσσιου μεταφορικού έργου.

Μέσο κόστος είναι το κατά μονάδα μεταφορικού έργου κόστος, το οποίο προκύπτει από την διαίρεση του συνολικού κόστους δια των μονάδων μεταφορικού έργου ή του έργου του μεταφερόμενου φορτίου. Από αυτά συνεπάγεται ότι μπορούμε να υπολογίσουμε το μέσο κόστος κατά τόννο μεταφερόμενου φορτίου ή κατά μίλιο, κ.α.

Σταθερό κόστος είναι το μη επηρεαζόμενο από τις μεταβολές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου (λ.χ μεταφερόμενου όγκου φορτίων ή διανυόμενων θαλάσσιων αποστάσεων).

Μεταβλητό κόστος, είναι το επηρεαζόμενο από τις μεταβολές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου δηλ. από τον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων και από τις διανυόμενες θαλάσσιες αποστάσεις.

Συνολικό σταθερό κόστος είναι το σύνολο των σταθερών δαπανών της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Συνολικό μεταβλητό κόστος είναι το σύνολο των μεταβλητών δαπανών της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Μέσο σταθερό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο σταθερό κόστος, το οποίο προκύπτει από την διαίρεση του συνολικού σταθερού κόστους δια των μονάδων θαλάσσιου μεταφορικού έργου που πραγματοποιήθηκαν.

Μέσο μεταβλητό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο, μεταβλητό κόστος, το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού μεταβλητού κόστους δια των μονάδων θαλάσσιου μεταφορικού έργου που πραγματοποιήθηκαν.

Οριακό κόστος είναι το ποσό της δαπάνης, κατά το οποίο αυξάνει το συνολικό κόστος θαλάσσιας μεταφοράς, όταν προστεθεί μιά επί πλέον μονάδα μεταφορικού έργου.

ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

θα αναφέρουμε στην αρχή ορισμένες διατυπωθείσες απόψεις και ακολούθως θα προβούμε στην διάκριση των στοιχείων του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Οι δαπάνες (στοιχεία του κόστους) παραγωγής θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών, διακρίνονται ως εξής:

1. Δαπάνες κεφαλαίου: Αυτές περιλαμβάνουν τους καταβαλλόμενους για την χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων τόκους και την απόσβεση του κεφαλαίου. Λόγω των υψηλών μακροπρόθεσμων δανειοδοτήσεων αφενός λόγω των υψηλών επενδύσεων της ναυτιλιακής επιχείρησης, αφετέρου οι δαπάνες κεφαλαίου αποτελούν πολύ ουσιώδες στοιχείο του κόστους.

Οι δαπάνες αυτές είναι σταθερές.

2. Δαπάνες επισκευών, συντήρησης, επιθεώρησης. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται για τακτικές και συνήθειες επισκευές και εργασίες συντήρησης όπως και για έκτακτες επισκευές, που προκύπτουν από επιθεωρήσεις των πλοίων από επιθεωρητές των νηογνομώνων. Οι δαπάνες αυτές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ναυτιλιακή επιχείρηση γιατί με τις δέουσες επισκευές και συντηρήσεις τα πλοία αφενός μεν διατηρούνται σε δράση και παρατείνουν τη ζωή τους και αφετέρου διενεργούν οικονομικότερες μεταφορές. Οι δαπάνες αυτές είναι (σχετικά) σταθερές.

3. Δαπάνες ασφάλισης των πλοίων. Περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες τις χρησιμοποιούμενες από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων. Τα καταβαλλόμενα για την ασφάλεια των πλοίων ασφαλιστρα εξαρτώνται ως προς το ύψος τους από ορισμένους παραγοντες:

α) Από την ηλικία και την εν γένει κατάσταση του πλοίου. Τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, σαν υποκείμενα σε περισσότερους κινδύνους, επιβαρύνονται με υψηλότερα ασφάλιστρα

β) Από την φύση των πραγματοποιούμενων μεταφορών δηλ. από το είδος των μεταφερόμενων φορτίων. Τα πετρελαιοφόρα και υγραεριοφόρα πλοία επειδή εκτίθενται σε μεγαλύτερους κινδύνους, βαρύνονται με υψηλότερα ασφάλιστρα.

γ) Από τις γεωγραφικές περιοχές στις οποίες εκτελούνται οι θαλάσσιες μεταφορές. Υπάρχουν τέτοιες περιοχές οι οποίες λόγω ειδικών φυσικών συνθηκών (λ.χ πάγου) ή λόγω ανώμαλων καταστάσεων (πχ Περσικός κόλπος, Λίβανος κ.α) εμφανίζουν αυξημένους κινδύνους

δ) Από την προηγηθείσα ασφαλιστική διαγωγή της ναυτιλιακής επιχείρησης (RECORDS) η οποία εξαρτάται από τις ασφαλιστικές τις οποίες δημιούργησε αυτή κατά το παρελθόν έναντι ασφαλιστών.

ε) Από το ύψος της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου.

στ) Από τον αριθμό των κατά ναυτιλιακή επιχείρηση ασφαλιζόμενων στην ίδια ασφαλιστική εταιρεία πλοίων κ.α. Οι δαπάνες ασφάλισης είναι σταθερές πλην της περίπτωσης θέσης του πλοίου σε κατάσταση παροπλισμού, οπότε μειώνονται.

4. Δαπάνες διοίκησης - διαχείρισης. Αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν σαν έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης και περιλαμβάνουν τις δαπάνες οι οποίες πραγματοποιούνται στην εδρα (γραφεία) της ναυτιλιακής επιχείρησης. Τέτοιες δαπάνες είναι οι αμοιβές των διοικούντων και του προσωπικού των γραφείων της επιχείρησης, τα έξοδα των γραφείων, τα έξοδα διαφήμισης, λειτουργίας πρακτορείων, κ.α. Οι δαπάνες αυτές είναι σταθερές και μεταβάλλονται μόνο όταν υπάρχουν ουσιώδεις

μεταβολές της επιχείρησης.

5. Δαπάνες προσωπικού των πλοίων. Αυτές περιλαμβάνουν τις κάθε φύση αμοιβές του προσωπικού των πλοίων (Αξιωματικών και πληρωμάτων), τις καταβαλλόμενες εισφορές για την κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη του προσωπικού, που βαρύνουν τον πλοικτή, δαπάνες υγιεινολογικής περίθαλψης του προσωπικού και τις δαπάνες τροφοδότησης και ενδιαίτησης του προσωπικού.

Οι παραπάνω δαπάνες ή προκύπτουν από τις συναπτόμενες μεταξύ ναυτεργατικών και ναυτεργοδοτικών οργανώσεων συλλογικών συμβάσεων εργασίας ή προκύπτουν από νομοθετικά και διοικητικά μέτρα του κράτους του οποίου τη σημαία φέρουν τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Σήμερα υπάρχει μία τάση εξίσωσης των αμοιβών των εργαζομένων στην θάλασσα μεταξύ των κυριότερων ναυτιλιακών κρατών του κόσμου και τούτο ιδιαίτερα προωθείται μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Οποσδήποτε όμως στην διαμόρφωση των αμοιβών των εργαζομένων παίζει ουσιώδη ρόλο το βιοτικό επίπεδο και το κόστος ζωής σε κάθε χώρα. Το κονδύλιο των δαπανών του προσωπικού είναι το σημαντικότερο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι δε δαπάνες προσωπικού χαρακτηρίζονται συνήθως σαν μεταβλητές δαπάνες.

6. Δαπάνες καυσίμων. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες τις διατεθειμένες για την κίνηση του πλοίου, δηλ. για καύσιμα, λιπαντικά και άλλα έξοδα μηχανής. Σήμερα σαν κύρια καύσιμα χρησιμοποιούνται το ακάθαρτο πετρέλαιο (DIESEL OIL) για πλοία με μηχανές εσωτερικής καύσης, τα λεγόμενα ντηζελοκίνητα. Το ύψος των δαπανών αυτών φυσικά εξαρτάται από την τιμή του πετρελαίου μετά τις ανατιμήσεις που έγιναν στην διεθνή αγορά από τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες. Η δαπάνη για καύσιμα επιβαρύνει πολύ τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πέρα από την τιμή του

πετρελαίου οι δαπάνες εξαρτώνται από τον τύπο του πλοίου, από το μέγεθός του, από τις μηχανές που χρησιμοποιεί, από την διανυόμενη απόσταση και από την πραγματοποιούμενη ταχύτητα του πλοίου. Οι δαπάνες καυσίμων αποτελούν την χαρακτηριστικότερη περίπτωση μεταβλητών δαπάνων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

7. Δαπάνες για τέλη διωρύγων, λιμένων και φάρων, πλοηγικά, κ.λ.π. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες χρήσης υπηρεσιών τρίτων και αναλύονται σε δαπάνες για τέλη διελεύσης διωρύγων για λιμενικά τέλη, για φαρικά τέλη, για υγειονομικά τέλη, για πλοηγικά, για ρυμουλκά, κ.α. Ανήκουν όμοια στην κατηγορία των μεταβλητών δαπανών.

8. Δαπάνες φόρτωσης, στοιβασίας, εκφόρτωσης. Αυτές συνοψίζονται στον χαρακτηρισμό "δαπάνες χειρισμού φορτίου" εξαρτώνται δε από την φύση του φορτίου, τον όγκο και το βάρος του από τα διατιθέμενα από το πλοίο τεχνικά μέσα φορτοεκφόρτωσης, από τα ισχύοντα κατά λιμάνι τιμολόγια φορτοεκφόρτωσης και από την ταχύτητα πραγματοποίησης της φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι ανώτερες δαπάνες είναι όμοια μεταβλητές.

Συγκεφαλαιώνοντας τα παραπάνω χαρακτηρίζουμε τις κατηγορίες δαπανών κεφαλαίου, δαπάνες επισκευών, δαπάνες ασφάλισης των πλοίων και δαπάνες διοίκησης σαν σταθερές δαπάνες και μεταβλητές δαπάνες τις δαπάνες προσωπικού πλοίων, καυσίμων, δαπάνες για τέλη διωρύγων, κ.α τις δαπάνες καυσίμων και τις δαπάνες φόρτωσης, στοιβασίας και εκφόρτωσης.

Το "THE ECONOMICS OF SEA TRANSPORT" μας δίνει την ακόλουθη ταξινόμηση των δαπανών της ναυτιλιακής επιχείρησης σαν στοιχεί του κόστους της:

1. Δαπάνες της επιχείρησης ετήσιες:

α) Γενικά έξοδα: έξοδα μισθοδοσίας διευθυντών και

προσωπικού γραφείων, έξοδα χρηματοδότησης (τόκοι και προμήθειες), ενοίκια, φωτισμοί, θέρμανση γραφείων, κ.α.

β) Γενικά εμπορικά έξοδα: έξοδα για διαφήμιση, για την λειτουργία πρακτορείων της επιχείρησης, κ.α.

γ) Γενικά ναυτιλιακά έξοδα :αμοιβές ναυτιλιακού προσωπικού ξηράς (αρχιπλοίαρχοι, αρχιμηχανικοί κ.α).

2. Δαπάνες πλοίου ετήσιες:

α) Συντήρηση και επισκευές σε δεξαμενή και εν πλώ του σκόφους των υπερκατασκευών του των μηχανών και μηχανημάτων, κ.α.

β) Επιθεωρήσεις: Ετήσιες επιθεωρήσεις και ετήσια κατανομή των ειδικών ανά τετραετία επιθεωρήσεων του πλοίου (SPECIAL SURVEYS).

γ) Ασφάλιστρα (καταβαλλόμενα σε ασφαλιστικές εταιρείες).

δ) Αποσβέσεις παγίου κεφαλαίου (αξίας πλοίου).

ε) Δαπάνες προσωπικού του πλοίου δηλ. μισθοδοσία και ειδικές αμοιβές των αξιωματικών, μισθοδοσία και λοιπές αμοιβές πληρώματος, εισφορές σε ασφαλιστικούς οργανισμού προσωπικού, ενδιαίτηση προσωπικού, αποζημιώσεις, κ.λ.π.

στ) Δαπάνες ασύρματου και τηλεπικοινωνιών γενικότερα.

ζ) Δαπάνες για υλικά καταστρώματος, μηχανών και διαμερισμάτων.

η) Λοιπά έξοδα του πλοίου.

3. Δαπάνες ταξιδιού, κατά ταξίδι και σε ετήσιο σύνολο:

α) Καύσιμα εν πλώ και σε λιμάνια.

β) Δαπάνες λιμανιών, δηλ. λιμενικά τέλη, τέλη χρήσης προβλήτας, φαρικά τέλη, πλοηγικά δικαιώματα, ρυμουλκά δικαιώματα, κ.α.

γ) Λοιπές δαπάνες ταξιδιού.

Μεταβλητές ή άμεσες δαπάνες (κατά ταξίδι και σε

ετήσιο σύνολο). Δίνεται διάκριση ως προς το φορτίο προκειμένου περί φορτηγών πλοίων και ως προς τους επιβάτες προκειμένου περί επιβατηγών πλοίων.

1. Για το φορτίο: Δαπάνες φορτοεκφόρτωσης, στοβάσις και ευπρεπισμού του φορτίου, προμήθειες και άλλες άμεσες δαπάνες για το φορτίο.
2. Για τους επιβάτες: μισθοδοσία και λοιπές δαπάνες για το ξενοδοχειακό προσωπικό του πλοίου, δαπάνες λιμανιών που αφορούν τους επιβάτες, προμήθειες στα εισιτήρια των επιβατών λοιπές δαπάνες για τους επιβάτες.

Συγκρίνοντας τις παραπάνω απόψεις καταλήγουμε στο συμπέρασμα για μας ότι ορθότερη άποψη είναι η διάκριση του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς σε πάγιο ή σταθερό, λειτουργικό και κόστος ταξιδίου.

1. Πάγιο είναι το κόστος που αποτελείται από δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται ανεξάρτητα αν το πλοίο είναι σε λειτουργία ή όχι. Τέτοιες δαπάνες είναι: Οι δαπάνες χρηματοδότησης (τόκοι δανείων για ναυπηγήσεις, κ.α), οι αποσβέσεις (κανονικό, χρόνος απόσβεσης είναι η δεκαετία) και τα έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης (αμοιβές διοικητικού προσωπικού, προσωπικού γραφείου, ενοίκια τηλεπικοινωνιακά έξοδα γραφείων, κ.α)
2. Λειτουργικό κόστος είναι το κόστος που αποτελείται από τις δαπάνες εκείνες, οι οποίες εξαρτώνται από το χρόνο λειτουργίας του πλοίου και όχι από το συγκεκριμένο ταξίδι. Τέτοιες δαπάνες είναι οι δαπάνες προσωπικού (μισθοδοσία, ασφάλισεις, τροφοδοσία, έξοδα αφέξεων, παλινοστήσεων και αποζημιώσεις), τα ασφαλιστρα (ασφάλιστρα πλοίων, ασφάλιστρα ναύλων, ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου, κ.α) Οι δαπάνες συντήρησης επισκευών και υλικών καταστρωμάτων, μηχανής και διαμερισμάτων.
3. Κόστος ταξιδίου είναι αυτό που αποτελείται από τις

ειδικές για κάθε ταξίδι δαπάνες, οι οποίες εξαρτώνται από την απόσταση, την οποία θα διανύσει το πλοίο, από τα λιμάνια τα οποία προσεγγίζει, από τις θάλασσες που θα περάσει, κ.α. Τέτοιες δαπάνες είναι τα καύσιμα (πετρέλαιο, λιπαντικά, νερό μηχανής), τα λιμενικά και τα λοιπά τέλη τα δικαιώματα χρήσης πλοηγών ρυμουλκά, κ.α και τέλος τα πρακτορειακά.

Ιδιαίτερη μορφή ναυτιλιακού κόστους αποτελεί το "κόστος παροπλισμού" οι δαπάνες οι απαιτούμενες για το πλοίο όταν αυτό είναι παροπλισμένο (αδρανεί σε αγκυροβόλιο), όπως συμβαίνει σε περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων. Στην περίπτωση αυτή: Οι πάγιες ή σταθερές δαπάνες υπάρχουν στο ολόκληρο. Από τις λειτουργικές δαπάνες: Οι δαπάνες προσωπικού είναι κατά πολύ μειωμένες γιατί ο αριθμός των επί του πλοίου παραμένωντων προσώπων περιορίζεται μόνο στα αναγκαία για τη φύλαξη του πλοίου, άτομα. Τα ασφάλιστρα καταβάλλονται μειωμένα και μόνο για το σκόφος και τις μηχανές. Οι επισκευές είναι περιορισμένες, αλλά η περιοδική συντήρηση πρέπει να γίνεται ώστε το πλοίο να διατηρεί την αξία του και την αξιοπλοία του. Κόστος ταξιδιών δεν υπάρχει, επομένως το κόστος του παροπλισμένου πλοίου είναι διαφορετικό από το κόστος του σε λειτουργία πλοίου (όπως εύλογα νοείται) και ιδιόμορφο.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Υπάρχουν πολλοί και διάφοροι παράγοντες, οι οποίοι επιδρούν ουσιαστικά στην διαμόρφωση του κόστους της

ναυτιλιακής επιχείρησης, κατανεμόμενοι σε εξωτερικούς ή γενικής φύσης, σε παράγοντες, που αφορούν το πλοίο και σε παράγοντες που αφορούν το πλοούν (ταξίδι) ως εξετάσουμε κάθε έναν ξεχωριστά:

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ Η ΓΕΝΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ

Οι εξωτερικοί ή γενικής φύσης σχετίζονται με την εθνικότητα του πλοίου (με την σημαία που φέρει) και είναι:

1. Η δημοσιονομική (φορολογική) μεταχείριση που έχει το πλοίο. Η φορολογία δυνατόν να αποτελεί υπέρμετρη επιβάρυνση και επίσης δυνατόν να αποτελεί αμελητέα επιβάρυνση. Ένας από τους λόγους (και ίσως ο βασικότερος) για τον οποίο επινοήθηκαν αρχικά, εστράφησαν στην συνέχεια και αναπτύχθηκαν ακολούθως στο σημερινό σημείο (ώστε να εμφανίζεται η Λιβερία σαν η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο) οι σημαίες ευκαιρίας. Υπήρξε και η ανεπαίσθητη φορολογική επιβάρυνση των πλοίων που έφεραν τέτοιες σημαίες, η οποία έκανε το κόστος λειτουργίας τους, ευνοϊκότερο και αυξανόταν έτσι σοβαρά η ανταγωνιστικότητά των με τέτοια σημαία πλοίων.

2. Η εφαρμογή από μερικά κράτη της πολιτικής διάκρισης σημαίας υπέρ των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους (προνομιακή παροχή φορτίων για μεταφορά) η οποία αυξάνει την απασχόληση των πλοίων αυτών και μειώνει τους νεκρούς χρόνους ακινησίας τους.

3. Η παροχή από μέρους διαφόρων κρατών ποικίλων διευκολύνσεων προς τα πλοία της σημαίας τους, με συνέπεια τη μείωση του λειτουργικού κόστους τους (απαλλαγές των

τελών, κ.α)

4. Η επιβολή περιορισμένων (έναντι άλλων κρατών) κοινωνικοασφαλιστικών εργοδοτικών εισφορών για τους εργαζόμενους στα πλοία, η οποία επιφέρει μείωση του κονδυλίου "αμοιβές του προσωπικού πλοίων" και κατά προέκταση μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Πρόκειται για παράγοντες, οι οποίοι σχετίζονται με το πλοίο αυτό καθ' αυτό και οι οποίοι είναι οι εξής:

α) Η κατηγορία και ο τύπος του πλοίου

β) Το μέγεθος του πλοίου

γ) Η ηλικία του πλοίου: Τα νεώτερα πλοία εμφανίζουν τεχνολογικές εξελίξεις και βελτιώσεις και είναι απαλλαγμένα από φθορές του χρόνου, παρουσιάζουν ευνοϊκότερο κόστος λειτουργίας έναντι των παλαιότερων μεγάλης ηλικίας.

δ) Οι μηχανές του πλοίου. Αυτές αποτελούν ουσιώδη παράγοντα για την διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, από άποψη αφενός μεν κατανάλωσης καυσίμων και αφετέρου αναγκαίων επισκευών αυτών.

ε) Τα φορτο-εκφορτωτικά μηχανήματα του πλοίου όσο αυτά είναι επαρκή και λειτουργούν καλά, αποφεύγεται η χρησιμοποίηση ξένων τέτοιων μηχανημάτων (των λιμένων) και επομένως συμπιέζεται το κόστος χειρισμού των φορτίων.

στ) Η τιμή αγοράς (ναυπήγησης ή αγοράς από δεύτερο χέρι) του πλοίου. Όταν είναι υψηλά η τιμή αγοράς, το κόστος επιβαρύνεται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα

χρηματοδότησης (όπως συμβαίνει συνήθως για την ναυπήγηση ή την αγορά που λήφθηκε τραπεζικό δάνειο ή πιθανώς από μέρος του ναυπηγείου).

ζ) Βαθμοί απασχόλησης του πλοίο. Αφορά κυρίως τα ελεύθερα φορτηγά (TRAMPS), τα οποία αναζητούν φορτία για την απασχόλησή τους. Αν οι νεκροί χρόνοι ακινησίας και αναμονής είναι μεγάλοι τα δε σταθερά έξοδα επιβαρύνουν το πλοίο ανεξάρτητα κίνησής του ή μη η συνολική από το λόγο αυτό επιβάρυνση του κόστους είναι σοβαρή.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΟΥΝ

Οι παράγοντες αυτοί αναφέρονται στα ταξίδια του πλοίου (θάλασσες και λιμάνια) και επηρεάζουν ιδιαίτερα το μεταβλητό κόστος του πλοίου.

Αυτοί είναι:

1. Η διάρκεια του ταξιδιού και ο χρόνος παραμονής του πλοίου. Η διάρκεια του κυρίως ταξιδιού είναι συνάρτηση απόστασης και ταχύτητας του πλοίου. Για το χρόνο παραμονής του πλοίου σε λιμάνι για φόρτωση και εκφόρτωση ορίζεται εύλογος διάρκειας (σταλίες) και σε περίπτωση υπερναμονής (επισταλίες) ορίζεται ευλόγος αποζημίωση. Αν όμως δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία και ο χρόνος είναι σε βάρος του πλοίου, το κόστος επιβαρύνεται.

2. Ο συνδιασμός ενός ταξιδιού με άλλο. Αν ένα πλοίο ναυλωθεί για ένα ταξίδι με κατάληξη το λιμάνι Χ βρεί ένα φορτίο από το ίδιο λιμάνι περιορίζεται το κόστος του γιατί αποφεύγει νεκρούς χρόνους. Αντίθετα αν πρέπει να μεταβεί σε άλλο λιμάνι για νέα φόρτωση, επιβαρύνεται με τα έξοδα

της μετάβασης.

3.Ορισμένα λιμάνια (ιδίως τα μεγαλύτερα) εμφανίζουν αυξημένα έξοδα χρησιμοποίησης τους (λιμενικά τέλ, φαρικά, πλοηγικά, κ.α) και επιβαρύνουν ιδιαίτερα το κόστος του πλοίου.

4.Ορισμένες γεωγραφικές περιοχές ή εμφανίζουν ιδιόζουσες συνθήκες ή συνδέονται με ορισμένους κινδύνους.Αυτά όλα συνεπέρχουν αύξηση του ασφαλιστρου και γενικότερα του κόστους.

5.Η διέλευση από διώρυγες (Σουέζ και Παναμά) αφενός επιφέρει καθυστέρηση στον πλού και αφετέρου συνοδεύεται με τέλη διέλευσης που επιβαρύνουν το κόστος.

6.Τέλος, το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης επιβαρύνεται από έκτακτα γεγονότα κατά τη διάρκεια του πλού, όπως είναι δυνατό, η απώλεια του πλοίου (ολική πραγματική ή τεκμαρτή TOTAL LOSS ή CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS η προσάραξη του πλοίου με άλλο η γενική ή μερική αβάρια, κ.α. όταν δεν καλύπτονται επαρκώς ασφαλιστικά από ασφαλιστική εταιρεία και αλληλοασφαλιστικό οργανισμό.

ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Παρουσιάζονται ορισμένες ιδιομορφίες στο κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης, οι οποίες συναρτώνται προς την κατηγορία (του τύπου) του πλοίου, προς το μέγεθός του και προς την μορφή ναύλωσης. Ας εξετάσουμε μία προς μία τις περιπτώσεις αυτές.

ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΤΟΥ

1. Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι δεν αξιώνουν σοβαρή επιχειρησιακή οργάνωση και η κατασκευή τους είναι συγκριτικά μάλλον φτηνή. Αυτά σημαίνουν ότι, η ναυτιλιακή επιχείρηση επιβαρύνεται με χαμηλά έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα όπως και με χαμηλά έξοδα κεφαλαίου (κόστος χρηματοδότησης και αποσβέσεις).

2. Τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χυδής φορτίου έχουν ευνοϊκότερη μορφή ναύλωσης, γιατί ως επί το πλείστον χρονοναυλώνονται, έτσι παρουσιάζουν ευνοϊκότερο κόστος για την ναυτιλιακή επιχείρηση. Αν το πλεονέκτημα αυτό συνδυαστεί με χαμηλά έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα της επιχείρησης- όπως συνήθως συμβαίνει- τότε από αποψη κόστους εμφανίζουν τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα.

3. Τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών έχουν ως προς το κόστος τους ορισμένα μειονεκτήματα και αυτά είναι: πρώτα το υψηλό κόστος κατασκευή τους λόγω των αυξημένων απαιτήσεων των κατασκευασμένων βιομηχανικών προϊόντων τα οποία συνήθως μεταφέρουν, δεύτερο το υψηλό κόστος οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων εντός της έδρας τους και στα λιμάνια από τα οποία περνούν τα πλοία κατά την πραγματοποίηση των τελικών ταξιδιών (έχουν ανάγκη από μεγάλο αριθμό προσωπικού, διαθέτουν πρακτορεία σε διάφορα λιμάνια, έχουν υψηλά τηλεπικοινωνιακά έξοδα, καταβάλλουν υψηλά λιμενικά τέλη γιατί περνούν από πολλά λιμάνια, κ.α) και τρίτον, το υψηλό κόστος κίνησής τους, γιατί τα πλοία αυτά κινούνται με μεγάλη σχετικά ταχύτητα (20-25 μίλια έναντι των 14-18 μιλίων και ελεύθερα φορτηγών). Εναντι αυτών των μειονεκτημάτων, παρουσιάζουν τα μειονεκτήματα των σταθερών ναύλων, της αποφυγής εντόνων κρίσεων, των σχετικών υψηλών ναύλων. Ενώ τα πλοία τακτικών γραμμών είναι

ενταγμένα σε κάποια "Διάσκεψη" (CONFERENCE) η οποία αποτελεί μορφή οικονομικού συνασπισμού του τύπου CARTEL, τότε δυνατό να επιτύγχαναν και μονοπωλιακές τιμές.

4. Τα δεξαμενόπλοια -πετρελαιοφόρα παρουσιάζουν ως προς το κόστος τους δύο βασικά μειονεκτήματα: πρώτα ότι βαρύνονται με αυξημένα ασφάλιστρα, λόγω των αυξημένων κινδύνων που εμφανίζουν και δεύτερο επιστρέφουν από το λιμάνι εκφόρτωσης σε οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης κενά (υπό ερμά-IN BALIAST). Πλεονεκτήματα εξ άλλου είναι ο μικρότερος αριθμός ανδρών πληρώματος και η ταχεία (μηχανική) φόρτωση και εκφόρτωσή τους. Τα πλεονεκτήματα αυτά ισοσκελίζουν τους δυσμενείς παράγοντες και καθιστούν ευνοϊκό το κόστος μεταφοράς των δεξαμενόπλοιων.

5. Τα υγραεριφόρα πλοία (μεταφοράς υγροποιημένων αερίων) εμφανίζουν από άποψη κόστους τα εξής μειονεκτήματα: πρώτον επειδή είναι πλοία πολύ μεγάλης αξίας, βαρύνονται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα χρηματοδότησης και δεύτερον, επειδή παρουσιάζουν πολύ αυξημένους κινδύνους, βαρύνονται με υψηλά ασφάλιστρα. Έτσι το κόστος τους είναι μεγάλο. Τα ανωτέρω μειονεκτήματα δεν ισοσκελίζονται από άλλους παράγοντες του κόστους, αλλά από το γεγονός ότι τα πλοία αυτά, λίγα σε υπηρεσία, εισπράτουν υψηλούς ναύλους.

6. Η επινοητικότητα και εφευριστικότητα των ανά τον κόσμο εφοπλιστών οδήγησε στην κατασκευή και προσφορά πλοίων "πολλαπλής χρήσης" που μπορούν εναλλακτικά να χρησιμοποιούνται για μεταφορές πετρελαίου, σιτηρών, ή άλλων χυδών φορτίων και μεταλλευμάτων (OIL-BULK-ORE URGOES ή O.B.O).

Η επινόηση αυτή δεν είχε τόση σημασία από άποψη κόστους αμέσως, όση είχε εμμέσως, γιατί μ' αυτή τη ρύθμιση αυξάνει η απασχόληση της χωρητικότητας των πλοίων αυτών

και μειώνεται ο νεκρός χρόνος ακινησίας τους ή κίνησής τους αφόρτων (υπό έρμα).

7. Την επανάσταση των τελευταίων χρόνων στην ναυτιλιακή δραστηριότητα την προκάλεσε η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, δια των CONTAINERSHIPS και των άλλων σκαφών. Τα πλοία αυτά και μεν έχουν υψηλό κόστος κατασκευής, αλλά πλεονεκτούν εκπληκτικά από άποψη χειρισμού φορτίων (ταχύτητα φορτοεκφορτώσεων). Εξάλλου εμφανίζουν μεγάλη ασφάλεια μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων και εξυπηρετούν σημαντικά τους φορτωτές. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ως επί το πολύ, πλοία τακτικών γραμμών. Για να αντιληφθεί κάποιος την ταχύτητα που γίνεται η φόρτωση και η εκφόρτωση στα πλοία αυτά, αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι ένα CONTAINER γεμάτο εμπορεύματα μπορεί να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί σε 2-3'. Αν υπολογιστεί ότι κάθε CONTAINER περιέχει 15 τόνους εμπορεύματα περίπου, μέσα σε μία ώρα φορτώνονται μ' ένα μηχάνημα 300-450 τόνοι εμπορευμάτων ενώ με τα συμβατικά μέσα η απόδοση είναι 100 τόνοι οριαία.

8. Τα ακτοπλοϊκά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια για εσωτερικού παρουσιάζουν τις εξής ιδιομορφίες: πρώτο έχουν υψηλό κόστος κατασκευής, λόγω της διάθεσης χώρων για την παρανομή και ενδιαίτηση των επιβατών, τρίτο τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο του κράτους, το οποίο θεωρεί τα πλοία αυτά σαν απαραίτητα για την διακίνηση του πληθυσμού των νησιώτικων περιοχών, συγκοινωνιακά μέσα. Έτσι ενώ παρουσιάζουν αυξημένο κόστος λειτουργίας, δεν μπορούν να επιτυγχάνουν υψηλούς ναύλους (εισιτήρια) επιβατών. Και για το λόγο αυτό χαρακτηρίζονται σαν πτωχοί συγγενείς της εμπορικής ναυτιλίας.

9. Τα επιβατηγά -οχηματαγωγά πλοία, εμφανίζουν υψηλό

κόστος κατασκευής και λειτουργίας (προσωπικό διαμερισμάτων επιβατών, προσωπικό χώρων μεταφοράς έμφορτων αυτοκινήτων, υψηλά ασφάλιστρα) αλλά έχουν το πλεονέκτημα της είσπραξης υψηλών ναύλων-κομίστρων, για τα φορτωμένα φορτηγά αυτοκίνητα, έτσι εξουδετερώνεται ο παράγοντας του υψηλού κόστους εκεί όπου εμφανίζεται μεγάλη κίνηση μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων (μετά φορτίου ή χωρίς αυτό).

10. Τέλος τα κρουαζιερόπλοια εμφανίζουν υψηλό κόστος κατασκευής (γιατί οι χώροι ανδιαίτησης των επιβατών πρέπει να είναι πολυτελείς και καλάσθητοι) και απασχολούν πολλαπλάσιο του ναυτιλιακού, ξενοδοχειακό προσωπικό, για την παροχή των απαιτούμενων υψηλών τουριστικών υπηρεσιών, αλλά εμφανίζουν και το πλεονέκτημα ότι δεν υπόκεινται σε κανένα περιορισμό ως προς τον καθορισμό του ναύλου κατά κρουαζιέρα, του οποίου καθορίζει μόνο η ζήτηση θέσεων και ο διεθνής ανταγωνισμός. Σε τελευταία ανάλυση η αποδοτικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κρουαζιερόπλοιων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό τα κέρδη της από παράγοντες αυξητικούς του κόστους όπως είναι, η διεθνής έντονη διαφήμιση, το πολύ καλό επίπεδο ξενοδοχειακού προσωπικού, το καλής ποιότητας και άφθονο προσφερόμενο φαγητό, η άφθονη και ποικίλη ψυχαγωγία προς τους επιβάτες, κ.α. Η σύγχρονη τάση πραγματοποίησης μεγάλων άνετων και πολυτελών θαλάσσιων εκδρομών, ευνοεί τα κρουαζιερόπλοια από αποψη εσόδων.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ
ΠΛΟΙΟΥ

Ο κανόνας της πληθοπαραγωγής ή μαζικής παραγωγής, ο οποίος ισχύει στην βιομηχανία της δευτερογενούς παραγωγής, επεκτάθηκε και στην βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, της τριτογενούς παραγωγής δηλ. στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Επιτεύχθηκε και στον τομέα αυτό σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου (μέσου κόστους) σε συνάρτηση με την αύξηση του μεγέθους. Η μείωση αυτή οφείλεται στην αναλογική μείωση όλων των κατηγοριών κόστους ανά μονάδα φορτίου. Το πάγιο ή σταθερό κόστος μειώνεται λόγω της συγκριτικής μείωσης του κόστους ναυπήγησης ανά τόννο ωφέλιμου φορτίου. Το λειτουργικό κόστος μειώνεται γιατί το σύνολο των δαπανών λειτουργίας αυξάνει βραδύτατα, σε σχέση προς την αύξηση του μεγέθους. Και οι δαπάνες ταξιδιού μειώνονται ανά μονάδα φορτίου λόγω αναλογικής μείωσης ιδίως της κατανάλωσης καυσίμων. Και αυτά τα γενικά έξοδα της επιχείρησης κατανέμονται σε μεγαλύτερο όγκο μεταφερόμενου φορτίου.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ
ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Πέρα από τη σχέση μεταξύ κόστους θαλάσσιας μεταφοράς και τύπου πλοίου όπως και από τη σχέση μεταξύ κόστους θαλάσσιας μεταφοράς και μεγέθους πλοίου, υπάρχει η σχέση μεταξύ κόστους και μορφής ναύλωσης.

Σε όλες τις μορφές ναύλωσης (ναύλωση κατά ταξίδι, ναύλωση ολική, μερική, σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, σύμβαση εργολαβικής μεταφοράς, σύμβαση μεταφοράς επιβατών). Ο πλοιοκτήτης φέρει όλες τις δαπάνες του πλοίου. Μόνο στη χρόνια ναύλωση ή χρονοναύλωση (TIME CHARTER) η οποία είναι στην πραγματικότητα εκμίσθωση (νοίκιαση) του πλοίου στον μισθωτή (ενοικιαστή) χρονοναυλωτή και εκτός δευτέρου λόγου, στην περίπτωση της ναύλωσης-ενοίκιασης του πλοίου γυμνού (BARE BOAT) διαφοροποιείται για τον πλοιοκτήτη η κατάσταση ως προς το κόστος .

Την διαμόρφωση και τον καταμερισμό του κόστους στις δύο αυτές μορφές ναύλωσης θα αναλύσουμε αμέσως στην συνέχεια.

1. Το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περίπτωση χρονοναύλωσης. Στην περίπτωση αυτή οι μεν σταθερές δαπάνες παγίου κόστους όπως είναι οι δαπάνες κεφαλαίου (έξοδα χρηματοδότησης πλοίου και αποσβέσεις), οι δαπάνες συντήρησης επισκευών με τα αναγκαία υλικά και επιθεωρήσεις, οι δαπάνες ασφάλισης και οι δαπάνες διοίκησης-διαχείρισης (έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα) βαρύνουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση, οι δε μεταβλητές δαπάνες του πλοίου (λειτουργικό κόστος και κόστος ταξιδιών) κατανέμονται ως εξής: του πλοιοκτήτη βαρύνουν τα έξοδα αμοιβής εισφορών και τροφοδοσίας του προσωπικού, όπως και τα μεσιτικά και οι προμήθειες για τη χρονοναύλωση, τον δε χρονοναυλωτή-ενοικιαστή βαρύνουν: τα καύσιμα, τα έξοδα χειρισμού των φορτίων (φορτοεκφορτωτικά, στιβαστικά, έξοδα ευπρεπισμού του φορτίου και έξοδα καθαρισμού των κυτών του), τα έξοδα λιμανιών (λιμενικά, φαρικά τέλη, πλοηγικά, ρυμουλκά, κ.α) . Τα έξοδα για γλυκό νερό των μηχανών, τα ασφάλιστρα και τα μεσιτικά για τα μεταφερόμενα φορτία.

2. Το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περίπτωση ναύλωσης του πλοίου γυμνού. Η περίπτωση αυτή αποτελεί ειδική μορφή χρονοναύλωσης, αλλά η ενοικίαση γίνεται μόνο για το πλοίο (σκάφος και μηχανές). Αυτό λέγεται ναύλωση του πλοίου γυμνού. Η έννοια του γυμνού έγκειται στο ότι ο ενοικιαστής θα χρησιμοποιήσει δικό του πλήρωμα, πλην ίσως του πλοιάρχου και ενδεχομένως και του α' μηχανικού, οι οποίοι πρέπει να είναι πρόσωπα εμπιστοσύνης του πλοιοκτήτη. Η διαμόρφωση του κόστους στην περίπτωση αυτή, είναι βασικά η ίδια με την προηγούμενη με την ουσιώδη διαφορά ότι ο ναυλωτής-ενοικιαστής του γυμνού πλοίου ευθύνεται για τις αμοιβές, εισφορές και την τροφοδοσία του πληρώματος.

Θα κατέληγε κανείς ύστερα από τα παραπάνω στο συμπέρασμα ότι επειδή είναι ευνοϊκότερο το κόστος για τον πλοιοκτήτη στις περιπτώσεις (απλώς) χρονοναύλωσης του πλοίου γυμνού, είναι επωφελέστερη για την ναυτιλιακή επιχείρηση η χρονοναύλωση εν γένει. Το συμπέρασμα αυτό δεν είναι απόλυτα ακριβές. Κριτήριο για την ναυτιλιακή όπως και για κάθε επιχείρηση είναι η αποδοτικότητα στο κέρδος. Για να σχηματιστεί πλήρης εικόνα γύρω απ' αυτό, δεν αποβλέπουμε μόνο στο κόστος -άσχετά αν στο σημείο αυτό εξετάζεται ειδικότερα το θέμα τούτο- αλλά και στο άλλο σκέλος δηλαδή στα έσοδα ή την πρόσοδο. Οι ναυλώσεις κατά ταξίδι μολονότι επιβαρύνουν με τις περισσότερες δαπάνες (υψηλότερο κόστος, αυτοτελώς κρινόμενο) τον πλοιοκτήτη, εντούτοις είναι δυνατόν να είναι αποδοτικότερα, αν επιτύχει αυτός αξιόλογα ναύλα. Η όλο επιχείρηση των "Ελευθέρων Φορτηγών" (TRAMPS) στηρίζεται στην επιδίωξη και προσδοκία πως θα γίνει εκμετάλλευση των συνθηκών της αγοράς, ώστε για κάθε πραγματοποιούμενο ταξίδι να επιτυγχάνεται ο μεγαλύτερος ναύλος.

Μήπως ύστερα από αυτά θα έπρεπε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι είναι προτιμότερες οι ναυλώσεις κατά ταξίδι από τις χρονοναυλώσεις;

Ούτε και αυτό το συμπέρασμα είναι απόλυτο. Η ναυτιλιακή πρακτική διδάσκει ότι: Η χρονοναύλωση -ενοικιάση είναι εκείνη, η οποία εξασφαλίζει ένα σταθερό έσοδο (το συμφωνημένο μίσθωμα) και χαμηλότερο (απόλυτο) κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου, αλλά αποκλείει στον πλοιοκτήτη την δυνατότητα να εκμεταλλευτεί μια έξαρση της ζήτησης (Ναυτιλιακό BOOM) και να εισπράξει έκτακτα υψηλούς ναύλους, που δημιουργούν υπερκέρδη. Η χρονοναύλωση προσφέρεται σε περιόδους ηρεμίας και ομαλότητας της ναυλαγοράς και περισσότερο προσφέρεται σε περιόδους ύφεσης και ναυτιλιακής κρίσης, γιατί το ενοικιαζόμενο πλοίο δεν μένει χωρίς εργασία, δεν αδρανεύει, δεν παροπλίζεται, αλλά εξακολουθεί για όλο γο διάστημα της χρονοναύλωσης να εισπράττει το συμφωνημένο μίσθωμα. Αντίθετα σε περιόδους έξαρσης της ζήτησης, όταν οι ναυλωτές σπεύδουν να κλείσουν συμφωνίες για ναυλώσεις κατά ταξίδι με υψηλούς ναύλους, προσφέρεται η ναύλωση αυτή και τότε είναι η χρυσή εποχή για τα ελεύθερα φορτηγά πλοία. Ας μη διαφεύγει την προσοχή μας το γεγονός ότι, η μεγάλη Ελληνική εμπορική ναυτιλία, η οποία αποτέλεσε το καλούμενο σύγχρονο "ναυτιλιακό θαύμα" στηρίχτηκε, όχι τόσο στο ευνοϊκότερο κόστος των πλοίων της (το οποίο και αυτό αναμφισβήτητα αποτέλεσε ουσιώδη παράγοντα της ανάπτυξής της), κυρίως όμως, στο όριο διαθέτει ως επί το πλείστον ελεύθερα φορτηγά πλοία, τα οποία, επωφελήθηκαν από τις διάφορες περιόδους άνθησης της ναυλαγοράς και κατόρθωσαν να επιζήσουν κατά τις περιόδους ύφεσης αυτής.

ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟ

Η σύγχρονη επιχειρηματική δραστηριότητα κυριαρχείται από την πρόβλεψη - πρόγνωση, η οποία στην πράξη υλοποιείται με τον προγραμματισμό και τον προϋπολογισμό, ο οποίος πρέπει να είναι κατά το δυνατό ακριβέστερος. Ο προγραμματισμός σημαίνει θέση στόχων και σκοπών προς επίτευξη και ο προϋπολογισμός αποτελεί την αριθμητική έκφραση του προγραμματισμού, δηλ. αποτελεί τις αριθμητικές προβλέψεις, ως προς τα έσοδα αφενός και ως προς τα έξοδα αφ' ετέρου. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν ήταν δυνατόν να εξαιρεθούν από τον κανόνα αυτό και επειδή τα έσοδα είναι δεδομένα (λ.χ ναύλος κατά ταξίδι ή ενοίκιο χρονοναύλωσης), ο προϋπολογισμός αφορά κυρίως το σκάφος των εξόδων και στην ουσία είναι προϋπολογισμός κόστους.

Ο ακριβής προϋπολογισμός του κόστους δεν πρέπει να διαφέρει από την πραγματικότητα, αυτό προκύπτει από τη σύγκριση των προϋπολογιστικών στοιχείων με τα πραγματικά, τα οποία εξαγονται απολογιστικά (πραγματικό ιστορικό ή απολογιστικό κόστος). Παρακάτω θα δουλέψουμε στην θεωρία και στην πράξη το προϋπολογιζόμενο και το πραγματοποιούμενο κόστος.

ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟ

Ο προϋπολογισμός του κόστους εμφανίζεται με διάφορες μορφές οι οποίες θα εξεταστούν παρακάτω κάθε μία ξεχωριστά:

1. Προϋπολογισμός τρέχοντων εξόδων (TURNING EXPENSES). Τα τρέχοντα έξοδα, αποτελούν την σπονδυλική

στήλη του κόστους λειτουργίας του πλοίου και κατά προέκταση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Με βάση το προηγούμενο έτος (πραγματοποιηθέντα έξοδα κατά το έτος αυτό) και με τις προοπτικές του επόμενου έτους, καταρτίζεται ο προϋπολογισμός των τρέχοντων για το επόμενο έτος.

2. Προϋπολογισμός ταξιδιού. Ο προϋπολογισμός ταξιδιού, δεδομένου ότι ο ναύλος για το ταξίδι είναι γνωστός (ναύλος προσφοράς) είναι κατ' ουσία προϋπολογισμός δαπανών (κόστους) ταξιδιού. Αυτός καταρτίζεται σε ειδικό έντυπο σαν λεπτομερειακός και σαν συγκεντρωτικός περιληπτικός.

3. Πρόκριση επιλογής προσφοροτέρου ταξιδιού με βάση προϋπολογισμού. Αν σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση υποβάλλονται διάφορες προσφορές για την πραγματοποίηση μεταφορών με ένα πλοίο της, η πρόκριση προσφοροτέρου για την επιχείρηση ταξιδιού γίνεται με βάση τον προϋπολογισμό για κάθε ταξίδι.

4. Προϋπολογισμός κυκλικού ταξιδιού δεξαμενόπλοιου. Τα δεξαμενόπλοια (TANKERS) πραγματοποιούν κυκλικά ταξίδια, από λιμάνι απόπλου σε λιμάνι φόρτωσης με επιστροφή και πάλι στο αρχικό λιμάνι που είναι και λιμάνι εκφόρτωσης (το πρώτο και τρίτο ταξίδι πραγματοποιείται χωρίς φορτίο υπό έρμα). Για την αποδοχή μιας προσφοράς από μέρος της ναυτιλιακής επιχείρησης καταρτίζεται ο προϋπολογισμός κυκλικού ταξιδιού.

5. Προϋπολογισμός χρονοναύλωσης. Ο προϋπολογισμός εφαρμόζεται και στις περιπτώσεις χρονοναύλωσης, προκειμένου να κριθεί κατά πόσο αυτή είναι συμφέρουσα για την ναυτιλιακή επιχείρηση.

6. Πρόκριση επιλογής ευνοϊκότερου ναύλου για πλοίο τακτικών γραμμών (LINER). Οι επιχειρήσεις που διαθέτουν πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές εφαρμόζουν ένα

προϋπολογισμό εσόδων -εξόδων, όταν αντιμετωπίζουν πρόβλημα πρόκρισης ευνοϊκότερης μεταφοράς (ευνοϊκότερου ναύλου).

7.Υπόδειγμα "προτύπου κοστολογίου πλοίου" όπου γίνεται λόγος για τις ύλες και τα υλικά την άμεση εργασία και το κόστος της και τα γενικά έξοδα.

ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟ

Το πραγματοποιούμενο (πραγματικό ιστορικό) κόστος προκύπτει απολογιστικά με βάση συγκεκριμένα στοιχεία. Κατ' αρχήν ενδιαφέρουν τα πραγματοποιηθέντα "τρέχοντα έξοδα" για ένα έτος, τα οποία προκύπτουν από την άθροιση των τρέχοντων εξόδων των ταξιδιών που έγιναν κατά το έτος αυτό. Εξάλλου για κάθε πραγματοποιούμενο ταξίδι εκδίδεται αφενός μεν λεπτομερής εκκαθάριση και αφ' ετέρου ανακεφαλαιωτική συγκεντρωτική περίληψή του.

Ενδιαφέρουσα επίσης είναι η κατανομή του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης κατ' είδος και λειτουργία όπως τα παραθέτουμε παρακάτω αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

	ΥΛΙΚΑ	ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠ.	ΑΜΟΙΒΕΣ ΥΠΗΡΕΣ. ΤΡΙΤΩΝ
Τεχνική Λειτουργία	Καύσιμα λιπαντικά	Μισθοί κ.λ.π προσωπικού Μηχανοστ.	Συντήρηση επισκευές
Παραγωγή (κυρίως μεταφορ. πλοίου) υπηρεσ.	υλικά καταστρ.	Μισθοί κ.λ.π. καταστρώμ.	
Εναλλακτική λειτουργία	Τιμοκαταλ. διαφημιστι- κά έντυπα κ.α.	Μισθοί πρακτόρων υπαλλήλων και υπαλ- λήλων ιδιόκτ. πρακτορείων	Προμήθειες πρακτόρων ναυλομεσι- των ασφα- λειών μεσι- τιών κ.α
Διοικητική λειτουργία	Έντυπα βιβλία κ.α	Μισθοί διοικη- τικού προσωπικού γραφείων, Αρχι- πλοίαρχοι Αρχι- μηχανικοί	Αμοιβές Νοηγνομό- νων Νομι- κών Συμ- βούλων.
Χρηματοπι- στωτική λειτουργία	Μηχανές τα- μείου, ηλε- κτρονικοί υπολογιστές.		Τραπεζικές προμήθειες φύλακτρα

	ΑΠΟΣΒΕΣ.	ΑΣΦΑΛΙΣΤ.	ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΤΕΛΗ	ΤΟΚΟΙ	
	Τεχνική λειτουργία	Μηχανών & μηχανημ.	Μηχανών & μηχανημ.	- Εμμεση επιβάρ.	
	Παραγωγή (κυρίως μεταφορ. πλοίου) υπηρεσ.	πλοίου	πλοίου	φόρ. πλοίου & διάφορα τέλη Εμμεση επιβάρ.	
	Εναλλακτι- κή λει- τουργία	ιδιοκτητών πρακτορείων	φορτίου	εισφορές επί φορτίου	-
	Διοικητική λειτουργία	Κτιρίων διοικήσεως επίπλων σκευών	Κτιρίων επίπλων κ.α.δι- οικήσεως	Εισφορές διοικήσεως Τέλη τηλ\νιών	Εμμεσος επιβά- ση
	Χρηματοπι- στωτική λειτουργία	Μηχανών ταμείου υπολογιστών	Μηχανών ταμείου υπολογιστών	Τέλη συμ- βολαίων δανεισμού	Δανείων μακρο- βραχυ- πρόθε- σμων

Εξάλλου για κάθε ταξίδι γίνεται σύγκριση μεταξύ προβλέψεων (προϋπολογιζόμενου κόστους) και πραγματοποιήσεων (πραγματοποιηθέντος κόστους) η οποία επιτρέπει τη συναγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ
ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΙΤΙΕΣ.

Στην προηγούμενη ανάλυση που κάναμε αντιμετωπίσαμε τις κανονικές ομαλές και οργανικές δαπάνες της Ναυτιλιακής επιχείρησης.

Μερικές φορές όμως δημιουργούνται για αυτήν έκτακτες δαπάνες ολικές ή μερικές, που καλύπτονται αργότερα από τις ασφαλιστικές εταιρείες, στις οποίες είναι ασφαλισμένα τα πλοία ή από αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς στους οποίους μετέχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Δύο τέτοιες χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν η συνεισφορά στην γενική αβάρια και η αποζημίωση σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων.

1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ:

Στην περίπτωση της γενικής αβαρίας, όταν δηλ. προκαλείται εκούσια και ηθελημένη ζημιά κατά την διάρκεια της εκδήλωσης ενός κινδύνου με σκοπό την αποτροπή μεγαλύτερης ζημιάς, ώστε να διασωθεί το πλοίο και το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου, η αποκατάσταση της ζημιάς που προκλήθηκε γίνεται με κοινή αναλογική συνεισφορά των διασωζόντων στοιχείων (του πλοίου, του ναύλου και του φορτίου). Η ρύθμιση αυτή γίνεται από ειδικούς εμπειρογνώμονες "διακανονιστικών αβარიών" (AVERAGE ADJUSTERS) και καλείται "διακανονισμός γενικής αβαρίας".

2. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΖΗΜΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ:

Σε περίπτωση σύγκρουσης δύο πλοίων εξετάζεται αν υπάρχει υπαιτιότητα. Αν η σύγκρουση οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή σε ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) και αν υπάρχει αμφιβολία για τα αίτιά της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς οι οποίοι τις υπέστησαν. Αν όμως υπάρχει υπαιτιότητα (υπαίτια σύγκρουση) και η σύγκρουση οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του ενός από τα δύο πλοία, οι ζημιές που προκύπτουν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Αν υπάρχει αμοιβαία υπαιτιότητα κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με το βαθμό αυτής και σε περίπτωση αμφιβολίας, η ευθύνη μοιράζεται εξίσου ανά 50%

Στην περίπτωση της σύγκρουσης μεταξύ πλοίων η ζημιά κατανέμεται μεταξύ μερικής αβαρίας (αθέλητα προκαλούμενη ζημιά), ζημιά που βαρύνει τους ασφαλιστές. Ζημιές που βαρύνουν τον αλληλοασφαλιστικό οργανισμό προστασίας και αποζημίωσης και ζημιές που βαρύνουν αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη σας παραθέτουμε σε πίνακα.

Τα πλοία M\N MARIS και M\N LENA, που ταξιδεύαν με υπερβολική ταχύτητα σε ομίχλη και συγκρούστηκαν. Επειδή και τα δύο θεωρήθηκαν εξ' ίσου υπεύθυνα για την σύγκρουση που έγινε η ευθύνη κατανεμήθηκε ανά 50% καθένα.

Οι προσγεγόμενες εξάλλου ζημιές σε κάθε πλοίο ήταν οι εξής σε δολλάρια:

ΕΙΔΟΣ ΖΗΜΙΑΣ	M\N MARIS	M\N LENA
Ζημιές στα πλοία από την σύγκρουση	30.000	10.000
Ζημιές καθυστέρησης από την σύγκρουση	8.000	4.000
Ζημιές στα εμπορεύματα	7.000	-

Η κατανομή των ανωτέρων ζημιών και η καταβολή των αντίστοιχων ποσών έγινε ως εξής σε δολλάρια:

ΖΗΜΙΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ				
M\V MARIS	Μερική αβάρια	Σε βάρος ασφαλισ- τών	Σε βάρος P.I CLUB	Ζημιές σε βάρος του πλοιο- κτήτη
Ζημιές προξενηθείσες				
στο σκάφος		30.000		
Μείον αποζημίωση 50				
% από M\V LENA		<u>15.000</u>		
		15.000		
Ζημιές προκληθείσες				
στο M\V LENA (50%				
των \$ 14.000), από				
τις οποίες		7.000		
3\4 σε βάρος ασφαλισ.		5.250		
1\4 σε βάρος P & 1				
CLUB			1750	
Ζημιά καθυστέρησης				8.000
Μείον αποζημίωση 50				
% από M\V LENA				-4000
<hr/>				
Τελική κατανομή ζημιών	15.00	5250	1750	4000

M\V LENA	Μερική αβάρια	ΖΗΜΙΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ		
		Σε βάρος ασφαλιστών	Σε βάρος P.E CLUB	Ζημιές σε βά- ρος του πλοιο- κτήτη
Ζημιές προξενη- θείσες στο σκά- φος	10.000			
Μείον αποζη- μίωση 50% από M\V MARIS	<u>5.000</u> 5.000			
Ζημία προκλη- θείσα στο M\V MARIS (50% των \$38.000), από τις οποίες	19.000			
3\4 σε βάρος ασφαλιστ.		14.250		
1\4 σε βάρος P & 1 CLUB			4.750	
Ζημία προκλη- θείσα στο φορ- τίο του M\V MARIS (50% των \$ 7.000)	3.500			
από τις οποίες 3\4 σε βάρος ασφαλιστ.		2.625		
1\4 σε βάρος P & 1 CLUB			875	
Ζημιά καθυστέ- ρησης				4.000
Μείον αποζημιώ- ση 50% από M\V MARIS				-2000
Τελική κατανομή ζημιών	5.000	16.875	5.625	2000

ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΩΣ ΔΙΑΦΟΡΑ
ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΟΔΟΥ

Σε κάθε μορφή οικονομικής οργάνωσης σαν στόχος τίθεται η αποτελεσματικότητα, σαν σχέση μεταξύ διατιθεμένων μέσων και οικονομικού αποτελέσματος. Στην κεφαλαιοκρατική οικονομία στην οποία η οικονομική δραστηριότητα ασκείται δια της επιχείρησης σκοπός αυτής είναι η επιδίωξη και η επίτευξη του κέρδους.

Είναι γνωστή η καθιερωμένη ταυτότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ = ΚΙΝΔΥΝΟΣ = ΚΕΡΔΟΣ

η οποία σημαίνει ότι η επιχείρηση επιδιώκει το κέρδος αλλά διατρέχει διάφορους κινδύνους, ο μεγαλύτερος των οποίων είναι, αντί του κέρδους να οδηγηθεί σε ζημιά.

Το κέρδος στην ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται σαν διαφορά μεταξύ εσόδων και εξόδων ή ορθότερα μεταξύ συνολικής προσόδου αφενός και συνολικού κόστους αφ'ετέρου, επιφέρει δε πραγματική αύξηση της περιουσίας της επιχείρησης.

Το θέμα του κέρδους της ναυτιλιακής επιχείρησης εξετάζουμε παρακάτω από θεωρητική και πρακτική άποψη. Στην θεωρητική εξέταση το κέρδος ερευνάται τόσο από μακροοικονομική όσο και από μικροοικονομική πλευρά. Από την άποψη της πράξης, εξετάζονται, πρώτα μεν οι παράγοντες που ευνοούν τα κέρδη της ναυτιλιακής επιχείρησης και δεύτερο η λογιστική διαμόρφωση του κέρδους αυτής.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

1. Μ Α Κ Ρ Ο Ο Ι Κ Ο Ν Ο Μ Ι Κ Α : Το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης από μακροοικονομική θεώρηση εξαρτάται από την λειτουργία του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών και του μηχανισμού των τιμών, δηλαδή από τις συνθήκες της ναυλαγοράς.

Η ναυλαγορά είναι η πλέον χαρακτηριστική αγορά στην οποία παρατηρούνται οι εντονότερες και οφθαλμοφανέστερες διακυμάνσεις, κυκλικές, εποχιακές και έκτακτες.

Ο οικονομικός κύκλος είναι συνεχής στην ναυλαγορά όπου η άνθηση διαδέχεται την ύφεση και οι ναυτιλιακές κρίσεις είναι φαινόμενο συνηθισμένο. Οι εξάρσεις στην ναυλαγορά (BOOM) είναι περιορισμένες σε χρόνο αλλά πολύ έντονες. Κατά την σύντομη περίοδό τους πραγματοποιούνται υψηλά έκτακτα κέρδη. Οι περίοδοι υφέσεων είναι μικρότερες αλλά σ' αυτές είναι δυνατή η ισορροπία στην αγορά, ώστε να μην σημειώνονται μεγάλες ζημιές.

Όταν η ύφεση είναι οξεία σε ένταση μιλάμε για ναυτιλιακές κρίσεις, όπως ήταν η μεγαλύτερη του 1929-1932 και η πρόσφατη των ετών 1974-1977 (μέχρι και των μέσων του 1978) η οποία συνεχίζεται ακόμη και είχε σαν αιτία την παγκόσμια οικονομική αναστάτωση που προκλήθηκε από τις συνεχείς και μεγάλες ανατιμήσεις του πετρελαίου. Κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών κρίσεων, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ιδιαίτερα οι βαρυνόμενες με υψηλές πάγιες δαπάνες (τόκο χρεωλυσιακές δόσεις, αποσβέσεις, έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα κ.α) έχουν πάγιες ζημιές. Στις περιπτώσεις αυτές σαν λύση και διέξοδος βρίσκεται η θέση του παροπλισμού ενός αριθμού πλοίων, ώστε να μειώνεται η

προσφορά χωρητικότητας αφενός και να είναι λιγότερα τα έξοδα του πλοίου, το οποίο είναι παροπλισμένο.

Οι εποχιακές διακυμάνσεις στην ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι όμοια συνηθισμένες, ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιχειρήσεων, όπως είναι βασικά οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία, ακτοπλοϊκών γραμμών ή κρουαζιερόπλοια. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα τα πλοία αυτά έχουν περιορισμένη ζήτηση θέσεων, ενώ κατά το θέρος πολλές φορές αδυνατούν να εξυπηρετήσουν την εμφανιζόμενη ζήτηση.

Έτσι, περιορίζουν τις προσδοκίες τους για κέρδη κατά την διάρκεια του θέρους.

Όμοια οι έκτακτες διακυμάνσεις στην ναυτιλία δεν είναι ασυνήθιστες και αυτές προκαλούνται από αιφνίδια περιστατικά από απρόβλεπτες πολεμικές συγκρούσεις τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα κ.λ.π. Σε τέτοιες περιπτώσεις είναι δυνατό να αυξηθεί υπέρμετρα η ζήτηση και να προκύψουν πολλά έκτακτα κέρδη, ή αντίθετα είναι δυνατόν να προκύψουν έκτακτες ζημιές.

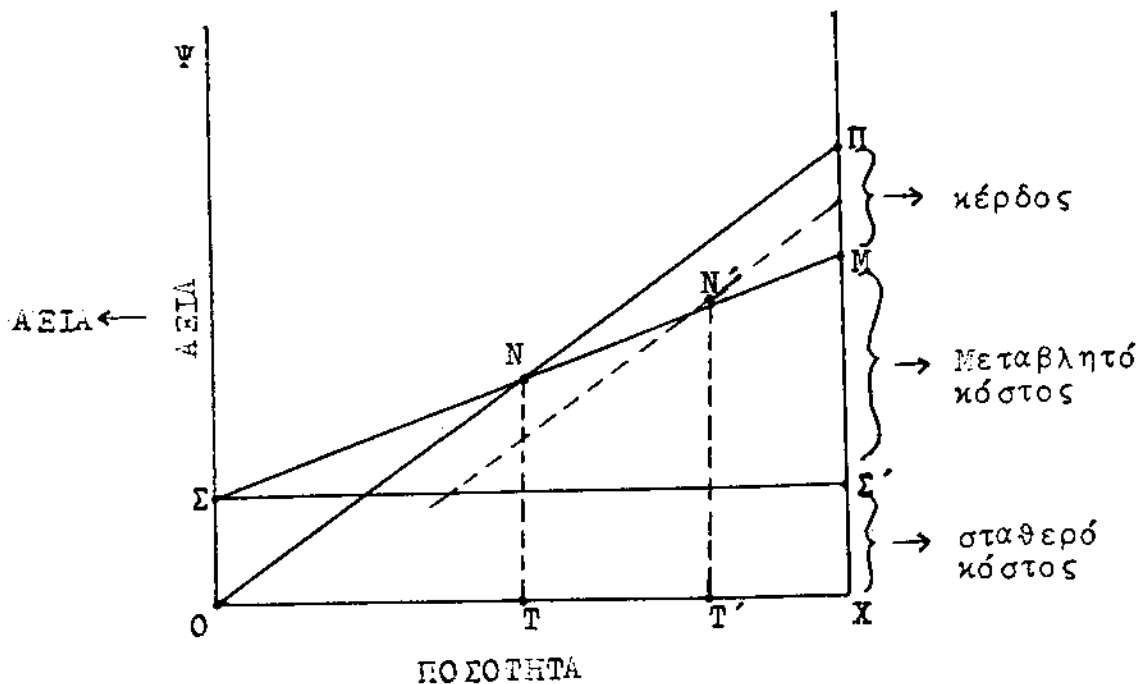
Γενικά, μπορούμε να πούμε, ότι οι τιμές των ναύλων από τις οποίες εξαρτάται η πραγματοποίηση ή μη κερδών επηρεάζονται (όπως ισχύει γενικά στην ανταγωνιστική οικονομία) από την ζήτηση αφενός και την προσφορά αφ'ετέρου. Σε αυξημένη ζήτηση σε σταθερή προσφορά χωρητικότητας προκαλείται αύξηση της τιμής των ναύλων και το αντίθετο συμβαίνει σε ελάττωση της ζήτησης. Η χειρότερη περίπτωση είναι, να ελαττώνεται η ζήτηση και να αυξάνει η προσφορά. Αυτό παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία χρόνια (1976 και μετά) όταν, ενώ η ζήτηση χωρητικότητας είχε περιοριστεί πολύ αντίθετα, αύξανε η προσφορά με την προσθήκη νέων μονάδων, οι οποίες είχαν παραγγελθεί προηγουμένως, κατά την περίοδο της ναυτιλιακής άνθησης

του 1973.

Για το λόγο αυτό πρώτα μεν ήταν αναγκαίο να τεθεί σε παροπλισμό μεγάλος αριθμός πλοίων και δεύτερο σημειώθηκαν σημαντικές ζημιές στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις παγκόσμια.

2. Μ Ι Κ Ρ Ο Ο Ι Κ Ο Ν Ο Μ Ι Κ Α : Από μικροοικονομικής θεωρητικής πλευράς, το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση της συνολικής προσόδου της (σύνολο εσόδων) αφενός και του συνολικού κόστους (σύνολο δαπανών) αφ' ετέρου. Αν συλλάβουμε τη ναυτιλιακή επιχείρηση σαν σύνολο, ανεξαρτήτων αριθμού πλοίων τα οποία έχει στην κυριότητά της, η μεν συνολική πρόσοδος της δημιουργείται με βάση τις μεταφερθείσες από τα πλοία της, συνολικά ποσότητες και από τους επιτευχθέντες ναύλους (μεταφερθείσες ποσότητες \times τιμή ναύλου κατά μονάδα), το δε συνολικό της κόστος σχηματίζεται από το άθροισμα των σταθερών αφ' ενός και των μεταβλητών δαπανών αφ' ετέρου.

Η δε αδρές γραμμές διαμόρφωσης της συνολικής προσόδου (ποσότητες \times τιμή ναύλου = σύνολο εσόδων) και του συνολικού κόστους (σταθερά + μεταβλητά έξοδα) παίρνει την ακόλουθη διαγραμματική μορφή:



-Ο άξονας ΟΧ αντιστοιχεί στις μεταφερόμενες ποσότητες από τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

-Ο άξονας ΟΨ αντιστοιχεί σε αξίες και σ' αυτές υπολογίζεται τόσο η συνολική πρόσδος (Π και Π') όσο και το κόστος (Σ-Σ' σταθερό, ΣΜ μεταβλητό και ΟΜ συνολικό).

-Τα σημεία Ν και Ν' είναι τα νεκρά σημεία όταν αντίστοιχα η συνολική πρόσδος της επιχείρησης είναι Π και Π'. Αντιστοιχούν δε στις ποσότητες Τ και Τ'. Αυτό σημαίνει ότι όταν είναι Π το συνολικό κόστος καλύπτεται από την μεταφορά της ποσότητας Τ και όταν Π' με την ποσότητα Τ' αν μεταφερθεί λιγότερη ποσότητα της Τ και Τ' (κατά περίπτωση) η επιχείρηση πραγματοποιεί ζημιά. Αντίθετα για κάθε πάνω των Τ και Τ' ποσότητα πραγματοποιείται κέρδος, το οποίο αν εξαντληθεί όλη η μεταφορική ικανότητα της επιχείρησης, μεγιστοποιείται σε ΠΜ (διαφορά συνολικής προσόδου ΟΠ και συνολικού κόστους ΟΜ).

Κατ' αυτόν τον τρόπο παρακολουθείται η διαμόρφωση αφ' ενός της συνολικής προσόδου και αφ' ετέρου του συνολικού κόστους σε συνάρτηση με τα διάφορα μεγέθη μεταφερομένων ποσοτήτων, με την (θεωρητική) προϋπόθεση ότι, οι μεν δαπάνες (Μεταβλητές) είναι αναλογικές ο δε ναύλος σταθερός.

ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Η στην πράξη διαμόρφωση του κέρδους κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι πρόβλημα που εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, τελικά όμως μόνο με τη λογιστική (λογαριασμοί αποτελεσμάτων) είναι δυνατός ο ακριβής προσδιορισμός αυτού

(ή της ζημιάς).

Για το λόγο αυτό πραγματευόμαστε στην συνέχεια τους παράγοντες που ευνοούν το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης και την λογιστική διαμόρφωσή του.

1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΥΝΟΟΥΝ ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΣΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Οι παράγοντες αυτοί είναι εξωεπιχειρησιακοί και ενδοεπιχειρησιακοί. Στους εξωεπιχειρησιακούς εντάσσονται: 1) Οι συνθήκες της ναυλαγοράς. Αν υπάρχει αυξημένη ζήτηση (η οποία προκειμένου περί των θαλασσιών μεταφορών συναρτάται προς την έκταση και την ένταση του παγκόσμιου εμπορίου), ευνοούνται οι καλοί ναύλοι και διευκολύνεται η επίτευξη κέρδους. 2) Η ναυτιλιακή πολιτική του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρουν τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Παραπάνω στην ανάπτυξη του θέματος του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης είδαμε πως η ναυτιλιακή πολιτική μπορεί να συμβάλλει στην διαμόρφωση ευνοϊκότερου κόστους. Στο σημείο αυτό υπογραμμίζουμε τη δυνατότητα θετικής συμβολής της ναυτιλιακής πολιτικής στην επίτευξη κερδών από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με επιχορηγήσεις-επιδότησεις, με την εξεύρεση φορτίων με υψηλούς ναύλους κ.λ.π. Στους ενδοεπιχειρησιακούς παράγοντες εντάσσονται:

α) Η επίτευξη του ευνοϊκότερου δυνατού κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, για το οποίο εκτενώς αναφερθήκαμε παραπάνω.

β) Ο τρόπος εκμετάλλευσης των πλοίων (λ.χ ναυλώσεις

κατά ταξίδι σε περιόδους άνθησης της ναυλαγοράς και χρονοναυλώσεις σε περιόδους υφέσεων).

γ) Η επιχειρηματικότητα ή επιχειρηματική ικανότητα. Σε όλες τις επιχειρηματικές δραστηριότητες απαιτείται αυτή. Αλλά η ναυτιλία κατ' εξοχήν δραστηριότητα, η οποία στηρίζεται στην ικανότητα του επιχειρηματία. Είναι η δραστηριότητα, η οποία δυσχερέστατα μπορεί να ασκηθεί με στελέχη, όση μόρφωση όσο άνδρα διαθέτουν αυτά. Άνθρωποι περιορισμένης μόρφωσης που διαθέτουν επιχειρηματική ικανότητα, διακρίθηκαν και επιβλήθηκαν στον ναυτιλιακό επιχειρηματικό στίβο (και μέγιστο παράδειγμα οι Έλληνες εφοπλιστές). Με την επιχειρηματική ικανότητα, η οποία εμφανίζεται ιδιαίτερα στην εκμετάλλευση κατάλληλων ευκαιριών, στην ικανότητα των διαπραγματεύσεων, στην ανάπτυξη δημοσίων σχέσεων, ώστε να αποσπούν με προσωπικές επαφές, ναύλους, είναι δυνατό να επιτυγχάνονται υψηλά κέρδη.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

Η αληθινή εικόνα της δράσης της Ν.Ε όπως και κάθε επιχείρησης γενικότερα εμφανίζεται στο τέλος της κάθε χρήσης στο λογαριασμό "εκμετάλλευση" και στο λογισμό "αποτελεσμάτων" για ύπαρξη η ακριβής αυτή εικόνα η οποία πρώτιστα πρέπει να ενδιαφέρει τον επιχειρηματία πρέπει να τηρείται ορθολογική λογιστική δηλαδή να τηρούνται οι απαιτούμενοι λογισμοί, τα απαιτούμενα λογιστικά βιβλία να εφαρμόζεται το κατάλληλο λογιστικό σχέδιο και να γίνεται ορθή σύνταξη ισολογισμού των λογισμών εκμετάλλευσης και του λογισμού αποτελεσμάτων, στο τέλος της χρήσης. Ομως πριν προχωρήσουμε στην λογιστική διαμόρφωση και εμφάνιση του κέρδους για καλύτερη κατανόηση του θέματος θα πρέπει να εξετάσουμε την λογιστική της Ν.Ε

ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Για κάθε κλάδο επιχειρήσεων διαμορφώθηκε ένας ιδιαίτερος κλάδος λογιστικής προσαρμοσμένος στις ανάγκες και στις ειδικές απαιτήσεις του κλάδου. Έτσι και για τις Ν.Ε διαμορφώθηκε ο κλάδος της ναυτιλιακής λογιστικής ο οποίος στηρίζεται και λειτουργεί πάνω στις αρχές της γενικής λογιστικής με την διαφορά ότι η ναυτιλιακή λογιστική έχει διαμορφωθεί και προσαρμοστεί στις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η ναυτιλιακή λογιστική ειδικότερα πραγματεύεται τα εξής:

α) Την παρακολούθηση των μετά των τρίτων συναλλαγών της ναυτιλιακής επιχείρησης.

- β) Την συγκέντρωση των ολικών, με ανάλυση κατά λειτουργία εσόδων και εξόδων αυτής
- γ) Τον προσδιορισμό του τελικού αποτελέσματος της επιχείρησης.
- δ) Τον προσδιορισμό του αποτελέσματος της εκμετάλλευσης του ή των πλοίων καθένα χωριστά.
- ε) Την κατάρτιση του ισολογισμού και των οικονομικών καταστάσεων της Ν.Ε.
- στ) Την διενέργεια του εσωτερικού ελέγχου της Ν.Ε.

Εκτός όμως από την γενική λογιστική Ν.Ε υπάρχει και η λογιστική του ναυτιλιακού κόστους η οποία ασχολείται:

- α) Με την κατάταξη, καταχώρηση, κατανομή και συγκέντρωση των δαπανών της Ναυτιλιακής επιχείρησης.
- β) Τον προσδιορισμό του προϋπολογιζόμενου και του πραγματικού κόστους αυτής, κατά πλοίο και κατά μορφή εκμετάλλευσης του (ναύλωσης κατά ταξίδι χρονοναυλωση).
- γ) Την σύγκριση των πραγματικών δαπανών με τις προϋπολογισθείσες και με τις ως πρότυπες τεθείσες (προκαθορισμένο και πρότυπο κόστος αντίστοιχα).

Από αυτά συνάγεται ότι η λογιστική του κόστους της Ν.Ε ασχολείται με αναλυτικές ποσοτικές μετρήσεις των μέσα στην εκμετάλλευση διαμορφούμενων ροών, κόστους αφ' ενός και αποδόσεων αφ' ετέρου.

Η ιδιομορφία των ναυτιλιακών επιμετρήσεων και η ανάγκη κατανόησης της εσωτερικής της λειτουργίας μας οδήγησαν στην απόφαση να αναφερθούμε πρώτα στην ανάλυση του κόστους και έπειτα στην τήρηση των λογισμών.

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής λογιστικής συνοψίζονται στα εξής:

α) Καταρχήν δεν υπάρχει ενιαία ναυτιλιακή λογιστική. Αυτή ειδικότερα εξαρτάται από τις επιβαλλόμενες από την κείμενη σε κάθε χώρα νομοθεσία, υποχρεώσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και από τον υπόκλαδο στον οποίο ανήκει η επιχείρηση, δηλαδή από το είδος των πλοίων της και τη μορφή εκμετάλλευσής τους. Ενδεχόμενα η κείμενη νομοθεσία μιας χώρας να προβλέπει φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της χώρας, όμοια με τις λοιπές επιχειρήσεις και κατά συνέπεια όμοιες υποχρεώσεις ως προς τα τηρούμενα βιβλία, στοιχεία, λογιστικό σχέδιο και στην περίπτωση αυτή οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συμμορφώνονται σε ότι επιτάσσει η δημοσιονομική νομοθεσία και ελέγχονται φοροτεχνικά όπως και οι λοιπές επιχειρήσεις της χώρας ανεξάρτητα από τον κλάδο. Αν όμως ισχύει διαφορετική φορολογική μεταχείριση για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τότε άλλες είναι οι υποχρεώσεις τους. Ένα άλλο σημαντικό θέμα είναι οι διαφορετική είναι η λογιστική των επιχειρήσεων των εκμεταλλεζόμενων ελεύθερα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών, αλλη των επιβατηγών ακτοπλοϊκών ή των κρουαζιεροπλοίων κλπ.

β) Σε ορισμένες χώρες όπως στην Ελλάδα η φορολογία των πλοίων υπολογίζεται με βάση τους κόρους καθαρής χωρητικότητας τους. Δεν έχει σημασία αν πραγματοποιεί η επιχείρηση κέρδη ή αν έχει ζημιές. Η φορολογική υποχρέωση παραμένει ίδια. Στην περίπτωση αυτή δεν έχει νόημα η συμμόρφωση της επιχείρησης με τα όσα επιτάσσει ο Κ.Φ.Σ έστω κι αν αυτός δεν κάνει διάκριση ειδικά για τις

ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

γ) Από τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένη υποχρέωση τήρησης βιβλίων και στοιχείων για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία ή εγκατεστημένα στην Ελλάδα εφ' όσον η φορολογία των πλοίων γίνεται με βάση το αντικειμενικό και αμάχητο τεκμήριο της χωρητικότητας.

δ) Η σκωδής τήρηση ναυτιλιακής λογιστικής αποτελεί μεγάλο λάθος σύμφωνα με τα παραπάνω γιατί σήμερα ισχύει ο κανόνας η λογιστική για τον επιχειρηματία ή για την διοίκηση της επιχείρησης. Γιατί μόνο με την λογιστική είναι δυνατή η γνώση του παρόντος, η πρόληψη ή εκμετάλλευση του μέλλοντος και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της επιχείρησης. Αλλωστε η πολυπλοκότητα των σχέσεων της προς τρίτους, οι ιδιομορφίες της, η διάκριση πλοίου-επιχείρησης κ.α. Επιβάλλουν την τήρηση της λογιστικής έστω και για λόγους εσωτερικού ελέγχου.

ε) Η ναυτιλιακή λογιστική στην πράξη, διακρίνεται σε λογιστική της επιχείρησης και λογιστική του πλοίου. Η λογιστική του πλοίου αφορά το κάθε πλοίο χωριστά και τηρείται απλογραφικά συνήθως και περιλαμβάνει τα έσοδα και τα έξοδα του. Η πλήρη λογιστική τηρείται στην έδρα της επιχείρησης. Η λογιστική του πλοίου είναι βασικό υλικό για την λογιστική της επιχείρησης. Συνιστά όμως παράγοντα δυσχέρειας γιατί μερικές φορές παρατηρείται σημαντική καθυστέρηση αποστολής των στοιχείων από τα πλοία τα οποία βρίσκονται στα πλέον απομακρυσμένα σημεία της υδρογείου.

στ) Άλλη δυσχέρεια και ιδιομορφία της ναυτιλιακής λογιστικής αποτελεί (σε ορισμένες χώρες) έλλειψη Γ.Λ.Σ και η ανάγκη, για αυτό επινόησης με αυτοσχεδιασμό ιδιωτικού Λ.Σ προσαρμοσμένου στην συγκεκριμένη ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και σχεδίου λογαριασμών.

ζ) Ιδιομορφία και δυσχέρεια στην λογιστική της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί η διατήρησης γραφείων της σε διάφορα ναυτιλιακά κέντρα .Δεν είναι ασυνήθιστη η περίπτωση Παναμαϊκής ναυτιλιακής εταιρείας (έδρα Παναμάς) που καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα και με πλοία με ελληνική σημαία με γραφεία στο Λονδίνο , στην Ν.Υόρκη κ.α και με εγκατάστασή στον Πειραιά. Η επιχείρηση αυτή θεωρητικά έχει την έδρα της στον Παναμά, φορολογείται κατά το Ελληνικό δίκαιο για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία της, η δε οικονομική και λογιστική διαχείρησή της ασκείται στον Πειραιά.

η) Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις των οποίων τα πλοία φέρνουν σημαίες ευκαιρίας (π.χ Λιβερίας) έχουν υποθετική έδρα στην πρωτεύουσα της χώρας αυτής και τηρούν την λογιστική που επιθυμούν φορολογούμενες στην χώρα αυτή με βάση τη χωρητικότητα και χωρίς επιβολή οποιασδήποτε υποχρέωσης προς αυτές από μέρους του κράτους.

θ) Τέλος χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής λογιστικής είναι ότι αυτή , αν δεν υπάρχει από την κείμενη νομοθεσία διαφορετική υποχρέωση τηρείται σε ένα των περισσότερων σε χρήση στην ναυτιλία ξένων νομισμάτων δηλ. δολ. Η.Π.Α ή στερλίνες ΑΓΓΛΙΑΣ. Ο κανόνας αυτής απορρέει από το βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής δραστηριότητας που είναι η διεθνικότητα της.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΥΠΟΚΛΑΔΟΥΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ

Η ναυτιλιακή λογιστική πέρα από τις γενικές ιδιομορφίες της, οι οποίες αναφέρθηκαν περιληπτικά παραπάνω εμφανίζει και τις εξής ιδιοτυπίες ανάλογα με τον

υποκλαδο ναυτιλιακής δραστηριότητας στον οποίο ανήκει η επιχείρηση.

α) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Τα πλοία αυτά συνήθως μεταφέρουν γενικό φορτίο και η εκμετάλλευση τους γίνεται με ναύλωσεις κατά ταξίδι ή χρονοναυλώσεις. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι απλές στην οργάνωση τους και έχουν περιορισμένο διοικητικό προσωπικό και η λογιστική τήρηση των πράξεων είναι εύκολη.

β) Επιχείρηση εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων (TANKERS) Τα δεξαμενόπλοια συνήθως χρονοναυλώνονται κατ' εξαίρεση δε ναυλώνονται κατά ταξίδι. Η οργάνωση των επιχειρήσεων αυτών είναι περιορισμένη και χωρίς ιδιαίτερες αξιώσεις. Δεν εμφανίζουν ιδιαίτερα προβλήματα λογιστικής φύσης, κυρίως γιατί στηρίζονται στην χρονοναύλωση και τα κυκλικά ταξίδια. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και οι επιχειρήσεις ειδικών δεξαμενόπλοιων υγραεριοφόρων.

γ) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης πλοίων πολλαπλής χρήσης. Αυτά μπορούν εναλλακτικά να μεταφέρουν πετρέλαιο, μεταλλεύματα ή άλλα φορτία χύδην. Ναυλώνονται βασικά κατά ταξίδι αλλά και με χρονοναύλωση. Αξίζουν μεγαλύτερη οργάνωση για την παρακολούθηση των τομένων δράσης του πλοίου. Η λογιστική σ' αυτές τις επιχειρήσεις είναι κάπως πιο πολύπλοκη και συνιστά ιδιαίτερη προσοχή.

δ) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών. Στις επιχειρήσεις αυτές η εικόνα είναι τελείως διαφορετική από τις προηγούμενες. Τα πλοία αυτά παραλαμβάνουν πολλά είδη φορτίων που ανήκουν σε διάφορους φορτωτές και παραλήπτες και που προορίζονται για διάφορα λιμάνια των κυκλικών διαδρομών τους. Η ναύλωση στα πλοία αυτά έχει την μορφή σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων. Οι επιχειρήσεις αυτές έχουν ανάγκη ευρείας πολύπλοκης και πολυάνθρωπης οργάνωσης με δικτύωση στα λιμάνια απ' όπου

περνούν τα πλοία της επιχείρησης. Η λογιστική των επιχειρήσεων αυτών είναι πολυπλοκότερη, όπως επίσης και η λογιστική των πλοίων, τα οποία περνούν από πολλά λιμάνια έχουν μεγάλα έξοδα και ευρείες δοσοληψίες με τους κατά λιμάνι πράκτορες, φορτωτές και παραλήπτες εμπορευμάτων.

ε) Επιχειρήσεις πλοίων τακτικών γραμμών ενταγμένων σε "ναυτιλιακή διάσκεψη" (κοινοπραξία) με τον διεθνή τίτλο Conference. Εδώ η επιχείρηση εκμεταλλεύεται πλοία τα οποία είναι όλα ενταγμένα σε Conference, η οργάνωση και η λογιστική της απλοποιείται για το κύριο βάρος φέρει η Conference στην οποία συμμετέχει η επιχείρηση. Η λογιστική της επιχείρησης στην περίπτωση αυτή συνιστάται στην καταχώριση των εκδιδομένων από την Conference εκκαθαρίσεων κάθε φορά και στον επιμερισμό των δαπανών οι οποίες βαρύνουν την ίδια και που βαρύνουν την Conference.

στ) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships). Αυτές αντιμετωπίζουν τα βασικά προβλήματα των επιχειρήσεων τακτικών γραμμών, γιατί αποτελούν ειδικότερη μορφή τέτοιων επιχειρήσεων. Η λογιστική όμως των επιχειρήσεων αυτών είναι απλούστερη γιατί τα φορτία είναι ενοποιημένα και διευκολύνεται γι' αυτό η παρακολούθησή τους.

ζ) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων (passenger Liners). Αυτές στηρίζονται στην μεταφορά επιβατών μέσα στον θαλάσσιο χώρο του ίδιου του κράτους και ασχολούνται με την εκτέλεση των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Πηγή των εσόδων τους είναι τα εισιτήρια θέσεων, κλινών, η εκμετάλλευση εστιατορίων, κυλικείων κ.α και τα μεταφορικά περιορισμένου όγκου και βάρους εμπορευμάτων προοριζόμενων για τα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων. Έχουν πολύπλοκη οργάνωση, με εκδοτήρια εισιτηρίων με σύνδεση με διάφορα τουριστικά γραφεία κ.α. Η λογιστική

είναι πολυμερής και πολύπλοκη.

Ομοιά η λογιστική των πλοίων της περίπτωσης αυτής είναι πολύπλοκη λόγω των πολλών τομέων ειδικότερης εκμετάλλευσης. Για τον λόγο αυτό στην σύνθεση των πλοίων προβλέπεται οικονομικός αξιωματικός και λογιστήριο πάνω στο πλοίο.

η) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων τουριστικών περιηγήσεων-κρουαζιεροπλοίων (cruise ships) Αυτές αντιμετωπίζουν όλα τα προβλήματα των επιχειρήσεων επιβατηγών πλοίων αλλά σε πολύ μεγάλη έκταση. Πρώτιστα γιατί οι επιχειρήσεις αυτές έχουν διεθνείς διασυνδέσεις με ξένους τουριστικούς οργανισμούς και ανά τον κόσμο τουριστικά γραφεία. Σημειωτέον ότι μαζί με τα άλλα αντιμετωπίζονται και θέματα συναλλάγματος, λόγω της διαφορετικής γεωγραφικής προέλευσης των τουριστών-επιβατών αλλά και λόγω της προσέγγισης των πλοίων σε λιμάνια διαφόρων χωρών.

θ) Επιμετρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (passenger car-ferrries). Οι επιχειρήσεις αυτές αντιμετωπίζουν σύνθετα προβλήματα των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των κρουαζιεροπλοίων αφ' ενός και των φορτηγών liners λόγω της μεταφοράς πέρα των επιβατών και αυτοκινήτων φορτηγών με εμπορεύματα. Γι αυτό η λογιστική της επιχείρησης και του πλοίου της κατηγορίας αυτής είναι αρκετά πολύπλοκη.

V. Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ ΚΑΙ Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ

Εξετάσαμε στα προηγούμενα μέρη της εργασίας αυτής τα περί ναυτιλιακής επιχείρησης, την ανάλυση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης και την ναυτιλιακή λογιστική. Ομως η αληθινή εικόνα της δράσης της ναυτιλιακής επιχείρησης όπως και κάθε επιχείρησης γενικότερα εμφανίζεται κατά τα τέλη της χρήσης στο λογαριασμό εκμετάλλευσης και στο λογαριασμό αποτελεσμάτων. Για να υπάρξει η ακριβής αυτή εικόνα η οποία πρώτιστα πρέπει να ενδιαφέρει τον επιχειρηματία πρέπει να τηρείται ορθολογική λογιστική δηλαδή να τηρούνται οι απαιτούμενοι λογαριασμοί, τα απαιτούμενα λογιστικά βιβλία να εφαρμόζεται το κατάλληλο λογιστικό σχέδιο και να γίνεται ορθή σύνταξη του ισολογισμού των λογαριασμών εκμετάλλευσης και του λογαριασμού αποτελεσμάτων στο τέλος της χρήσης. Ετσι σ' αυτό το μέρος το οποίο είναι και το τελευταίο θα εξετάσουμε: τους τηρούμενους από την ναυτιλιακή επιχείρηση λογαριασμούς (Ενεργητικού, Παθητικού, Καθαρής θέσης), την διαμόρφωση του ισολογισμού, του λογαριασμού εκμετάλλευσης και του λογαριασμού αποτελεσμάτων της. Το λογιστικό σχέδιο της ναυτιλιακής επιχείρησης, και τέλος στα τηρούμενα βιβλία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

ΟΙ ΤΗΡΟΥΜΕΝΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Το θέμα των τηρούμενων λογαριασμών αποτελεί συνάρτηση του εφαρμοζόμενου σχεδίου λογαριασμών και του γενικότερου λογιστικού σχεδίου, που εφαρμόζει η επιχείρηση. Ανεξάρτητα

από την ύπαρξη ή όχι υποχρεωτικού γενικού λογιστικού σχεδίου, σε εφαρμογή στο πλαίσιο της γενικής λογιστικής, οι λογαριασμοί κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης διαιρούνται σε λογαρισμούς Ενεργητικού, Παθητικού και Καθαρής θέσης.

ΑΔΙΟΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Οι λογαριασμοί του ενεργητικού υποδιαιρούνται σε λογαρισμούς του παγίου του κυκλοφορούντος και του διαθεσίμου ενεργητικού.

α1. Τα πάγια στοιχεία του ενεργητικού μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι αφενός με το πλοίο ή τα πλοία, τα οποία ανήκουν στην κυριότητα της και αφ' ετέρου, τα λοιπά πάγια στοιχεία της, όπως ακίνητα μηχανές γραφείου, έπιπλα και σκεύη, μέσα μεταφοράς ξηράς και θάλασσας κ.α. Σωστό είναι για κάθε πλοίο της ναυτιλιακής επιχείρησης να ανοίγεται ένας ιδιαίτερος πρωτοβάθμιος λογαριασμός στον οποίο καταχωρείται κάθε δαπάνη σχεικά με την αξία του πλοίου και παρακολουθείται με τις εκάστοτε αποσβέσεις κάθε μείωση της αξίας του λόγω χρόνου και έργου, ώστε η εμφάνιση κάθε πλοίου στο ενεργητικό θα είναι: αξία κτήσης πλοίου + δαπάνες βελτίωσης του - αποσβέσεις του πλοίου. Για τα λοιπά πάγια στοιχεία του ενεργητικού ανοίγει ιδιαίτερος πρωτοβάθμιος λογαριασμός.

α2. Στους λογαρισμούς του κυκλοφορούντος ενεργητικού εντάσσονται οι λογαριασμοί αποθεμάτων, οι λογαριασμοί αποκτήσεων έναντι τρίτων και οι άλλοι συναφής.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση συνήθως παρουσιάζει αποθέματα: καυσίμων, λιπαντικών, εφοδίων πλοίου, ανταλλακτικών, τροφίμων και ποτών κ.α. Οι λογαριασμοί

αυτοί, σαν λογαριασμοί αξιών χρεώνονται όμοια με κάθε κατά τη διάρκεια της χρήσης νέα προμήθεια και πιστώνεται με τις κατά τη διάρκεια της χρήσης αναλώσεις και εμφανίζονται στο τέλος με το υπόλοιπο τους (την αξία σε αποθέματα).

Οι λογαριασμοί απαιτήσεων της ναυτιλιακής επιχείρησης έναντι τρίτων έχουν χαρακτήρα προσωπικών λογαρισμών. Τέτοιοι λογαρισμοί είναι 1) λογαριασμοί ναυλωτών, που περιλαμβάνουν τι προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση οφειλές από ναυλώσεις (ενοικία χρονοναυλώσεων, ναύλοι για ορισμένα ταξίδια ή για ορισμένο ταξίδι ή για συγκεκριμένη μεταφορά κατά την εκτέλεση ενός ταξιδιού, όταν γίνεται μερική ναύλωση του πλοίου και υπάρχει περιθώριο για μεταφορά και άλλων πέρα από αυτά του ναυλωτή εμπορευμάτων. Για τις απαιτήσεις από ναυλωτές τηρείται ένας περιληπτικός λογαριασμός και πολλοί αναλυτικοί για κάθε πλοίο, για κάθε ταξίδι και για κάθε ναυλωτή χωριστά.

2. Λογαριασμοί φορτωτών. Μερικές φορές ο ναυλωτής δεν συμπίπτει με το φορτωτή (τον κύριο του φορτίου) και γι' αυτό το λόγο ορθό είναι να τηρούνται, κατ' αναλογία των λογαριασμών των ναυλωτών και λογαριασμοί φορτωτών.

3. Λογαριασμοί πρακτόρων. Σε πολλές περιπτώσεις, λόγω στο ότι στο διεθνή χώρο και στις θάλασσες και τα λιμάνια ολόκληρου του κόσμου κίνησης των πλοίων, η ναύλωση τους γίνεται από τους κατά λιμάνι πράκτορες της ναυτιλιακής επιχείρησης, οι οποίοι εισπράττουν (ολόκληρο ή μέρος) ναύλο και γίνονται έτσι χρεώστες προς την επιχείρηση (για ποσό που προκύπτει μετά την αφαίρεση της προμήθειας την οποία δικαιούνται και των τυχόν καταβολών προς τον πλοίαρχο). Για τους πράκτορες τηρείται ένας περιληπτικός λογαριασμός και αναλυτικοί για κάθε πράκτορα χωριστά.

4. Λογαριασμοί ασφαλιστών. Οι λογαριασμοί αυτοί αφορούν σε αποζημίωση οφειλόμενες εκ μέρους ασφαλιστών προς την

ναυτιλιακή επιχείρηση.

5. Λογαριασμοί αλληλασφαλιστικών οργανισμών προστασίας και αποζημίωσης, κοινώς clubs. Πρόκειται για οφειλές τέτοιων οργανισμών προς την ναυτιλιακή επιχείρηση (για απώλειες ζωής ή τραυματισμούς προσώπων, για παλινόστηση πληρωμάτων, για έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, για ζημιές που προκλήθηκαν στο φορτίο από υπαιτιότητα του πληρώματος, για έξοδα ανακρίσεων κ.α.-τομείς προστασίας- για ευθύνη τού πλοίου από σύγκρουση που δεν καλύπτεται από την ναυτασφάλιση, για πρόστιμα που επιβάλλονται στον πλοίαρχο για παράβαση κ.α-τομείς αποζημίωσης.

6. Λοιποί χρεωστικοί λογαριασμοί. Στους λογαριασμούς αυτούς περιλαμβάνονται όλοι οι λοιποί λογαριασμοί που δημιουργούν προσωρινές απαιτήσεις έναντι τρίτων μέχρι της τακτοποίησης τους, όπως είναι οι αποστολές χρημάτων προς τον πλοίαρχο, οι προκαταβολές στα μέλη του πληρώματος κ.α

Πέρα από τις αξίες και τις απαιτήσεις υπάρχει μια άλλη κατηγορία λογαριασμών που αφορά τις χρηματικές αξίες μετατρέπομενες σε έξοδα, που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του πλοίου. Πρόκειται για τους λογαριασμούς εξόδων οι οποίοι τηρούνται όπως και οι προηγούμενοι λογαριασμοί αξιών και απαιτήσεων.

Στα προηγούμενα μέρη αναφερόμενοι στο κόστος των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς κάναμε τις διάφορες διακρίσεις των εξόδων, από τις οποίες σημαντικότερη είναι η διάκριση τους είναι σε σταθερά, μεταβλητά και ειδικά έξοδα ταξιδιών. Οι σημαντικότεροι από τους λογαριασμούς σταθερών εξόδων τηρούνται ως ακολούθως:

1. Αμοιβές αξιωματικών και πληρώματος. Οι αμοιβές αυτές απαρτίζονται από επιμέρους αμοιβές (που προκύπτουν από τις εκάστοτε ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας) δηλ. από τον τακτικό μισθό, κατά κατηγορία και ειδικότερα, των

υπερωριών, των προσαυξήσεων λόγω έκτακτων εργασιών, του επιδόματος υπερενιαυσίου υπηρεσίας, του επιδόματος εργασίας Κυριακής, του επιδόματος αδείας, του επιδόματος δεξαμενοπλοίων, της εργοδοτικής εισφοράς προς τους οργανισμού ασφάλισης του προσωπικού των πλοίων, των δαπανών παλινόστησης, των δαπανών ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης κ.α για όλα τα παραπάνω έξοδα ανοίγονται πρωτοβάθμιοι λογαριασμοί κατά κατηγορία:

- Τακτικοί μισθοί πληρώματος
- Συμπληρωματικές αμοιβές (υπερωρίες, προσαυξήσεις, επιδόματα)
- Εργοδοτικές εισφορές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς προσωπικού
- Επίδομα αδείας
- Επίδομα υπερενιαυσίας υπηρεσίας
- Δαπάνες ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης
- Δαπάνες παλινοστήσεων μελών του πληρώματος.

2.Έξοδα τροφοδοσίας πληρώματος. Ο λογαριασμός αυτός περιλαμβάνει τα έξοδα ενδιαίτησης των αξιωματικών και του πληρώματος (τρόφιμα, ποτά είδη καθαρισμού).

3.Ασφάλιστρα. Ο λογαριασμός αυτός αφορά τα κάθε φύσης καταβαλλόμενα από τον πλοιοκτήτη ασφάλιστρα προς μία ή περισσότερες ναυτασφαλιστικές επιχειρήσεις.Ανάλογα γι'αυτό το λόγο τόσοι λογαριασμοί όσες οι κατηγορίες των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών όπως:

- Λ\σμοί ασφαλιστρων σκάφους και μηχανών
- " " κατά κινδύνων πολέμου
- " " ναύλων
- " " διαφυγόντων κερδών

4.Χρηματοδοτικά Έξοδα. Πρόκειται για έξοδα τα οποία συνοδεύουν την από μέρος της ναυτιλιακής επιχείρησης λήψη μακροπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων δανείων

όπως είναι οι τόκοι και οι προμήθειες των πιστωτικών ιδρυμάτων. Η κατηγορία των πιστωτικών ιδρυμάτων. Η κατηγορία αυτή αποτελεί υποκλαδο των σταθερών εξόδων γιατί τα χρηματοδοτικά έξοδα καταβάλλονται ανεξάρτητα από το αν το πλοίο κινείται και πραγματοποιεί έργο, για τα δάνεια που λήφθηκαν για αυτό και που καλύπτονται συνήθως από ενυπόθηκα δάνεια. Αν υπάρχουν διάφορες κατηγορίες δανείων, ανοίγονται αντίστοιχα λογ\σμοί που αναλύονται κατά τον φορέα της πιστοδοτήσης.

5. Εισφορές προς αλληλασφαλιστικούς Οργανισμούς Πλοιοκτητών. Οι πλοιοκτήτες, για να μπορούν οι οργανισμοί αυτοί να συντηρούνται και πραγματοποιούν το πολύ ουσιώδες γι' αυτές έργο καταβάλλουν σ' αυτή ετήσιες βασικές εισφορές με βάση αφενός την ολική χωρητικότητα των πλοίων της ιδιοκτησίας τους και αφ' ετέρου της συχνότητας που προσφεύγουν στο club για απαιτήσεις (claims) αποζημίωσης και προστασίας όπως και ενδεχόμενα πρόσθετες εισφορές. Οι εισφορές αυτές παρακολουθούνται με ένα ενιαίο λογαριασμό.

6. Εισφορές προς ναυτεργατικές οργανώσεις. Σε ορισμένες χώρες όπως π.χ η Ελλάδα οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται από την κείμενη νομοθεσία να καταβάλλουν εισφορές και προς τις Οργανώσεις του προσωπικού των πλοίων. Για τις εισφορές αυτές τηρείται χωριστός λογ\σμός εξόδων.

7. Εισφορές προς εφοπλιστικές οργανώσεις. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να καταβάλλουν εισφορές προς τις οικείες, εθνικές και ενδεχομένως και διεθνείς οργανώσεις, για την συντήρηση τους και την εκπροσώπηση του συνόλου των πλοιοκτητών. Για την κατηγορία αυτή εξόδων ανοίγει ένας λογ\σμός που περιλαμβάνει όλες τις σχετικές εισφορές.

8. Έξοδα συντήρησης ασυρμάτου. Πρόκειται για ένα περιληπτικό λογ\σμό εξόδων που περιλαμβάνει όλα τα ετήσια έξοδα διατήρησης και συντήρησης του ασυρμάτου του πλοίου

(συνδρομές, ενοίκια, δαπάνες επισκευών και συντήρησης).

9. Έξοδα συντήρησης ναυτιλιακών οργάνων. Στο λογισμό αυτό καταχωρούνται όλα τα έξοδα που καταβάλλονται για την συντήρηση και επισκευή των διαφόρων οργάνων ναυτιλίας (πυξίδες, ραντάρ, Decca navigation αυτόματοι πιλότοι, ταχύμετρα, βυθόμετρα κ.α)

10. Φόροι δημοσίου. Στο λογισμό αυτό εντάσσονται οι καταβαλλόμενοι από την ναυτιλιακή επιχείρηση φόροι που αφορούν τα πλοία της κυριότητας της. Στην Ελλάδα η σχετική καταχώρηση είναι ευχερής γιατί ισχύει η φορολογία κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας του πλοίου (και ανάλογα προς την ηλικία του τα πλοία ηλικίας μέχρι 10 ετών απαλλάσσονται της φορολογίας).

11. Διάφορα μικροέξοδα. Πρόκειται για λογαριασμό που περιλαμβάνει τα έξοδα που δεν εντάσσονται σε κάποιον από τους παραπάνω (ή άλλον) λογισμούς και που αφορούν τα πραγματοποιούμενα έξοδα όπως διάφορα τέλη, εμβαστικά κ.α.

12. Αναλογία γενικών εξόδων και εξόδων διοίκησης της επιχείρησης. Προκειμένου για ολοκληρή την επιχείρηση, ο λογισμός γενικών εξόδων και εξόδων διοίκησης περιλαμβάνει τα έξοδα εκείνα, που αφορούν το σύνολο της επιχείρησης, όπως είναι τα ενοίκια των γραφείων τα έξοδα τηλεπικοινωνίας των γραφείων, η γραφική ύλη, οι δαπάνες των γραφείων της επιχείρησης σε άλλα σημεία εκτός από την έδρα της, οι πάγιες αμοιβές των οργάνων διοίκησης και του λοιπού έμισθου προσωπικού, τα οδοιπορικά, τα έξοδα κίνησης τους κ.α. Προκειμένου όμως ειδικά για κάθε πλοίο της ναυτιλιακής επιχείρησης, οι παραπάνω δαπάνες επιμερίζονται με βάση το ασφαλές κριτήριο της χωρητικότητας κάθε πλοίου και κατανέμονται ανάλογα σε κάθε πλοίο.

Σε ότι αφορά τα βασικά μεταβλητά έξοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης σ' αυτά, όπως προαναφέρθηκε

περιλαμβάνονται αφενός μεν τα καύσιμα και αφ' ετέρου τα λιπαντικά των μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου. Ο υπολογισμός της ανάλωσης τους γίνεται με βάση το ημερολόγιο μηχανής, το οποίο τηρεί, ο α' μηχανικός του πλοίου και η παρακολούθηση του γίνεται με ιδιαίτερους λογαριασμούς κατ' είδος.

Πρόβλημα όπως και γενικότερο πρόβλημα για κάθε είδος αποθέματος αποτελεί η αποτίμηση των παραπάνω υλών, η οποία μπορεί να γίνει με βάση τις σε χρήση μεθόδους αποτίμησης: της τιμής κτήσης, της τρέχουσας τιμής, της τιμής αντικατάστασης, της χαμηλότερης τιμής της τιμής με την σειρά εξάντλησης (FIFO, LIFO). Η ορθότερη μέθοδος είναι της τιμής αντικατάστασης.

Τέλος σε ότι αφορά τα ειδικά κατά ταξίδι έξοδα αυτά είναι δυνατό : ή να χρεώνονται σε κάθε ταξίδι ή να τηρούνται σε διακεκριμένους λογαριασμούς κατά κατηγορία. Ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένες κατηγορίες των εξόδων αυτών.

- Λιμενικά τέλη
- Φαρικά τέλη
- Υγειονομικά τέλη
- Τέλη διέλευσης λιμένων
- Πλοηγικά
- Ρυμουλκικά
- Φορτοεκφορτωτικά
- Στοιβαστικά

α\3 Στους λογαριασμούς διαθέσιμου ενεργητικού ή διαθέσιμων περιλαμβάνονται τα ρευστά ή τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ενεργητικού όπως είναι τα διαθέσιμα του ταμείου, οι καταθέσεις όψεως και τα άμεσης ρευστοποίησης χρεώγραφα. Οι σχετικοί λογ\σμοί είναι:

- Λογ\σμός ταμείου

- Λογ\μοί καταθέσεις όψης ή τραπεζης
- Ρευστοποιήσιμα χρεώγραφα
- Λογ\σμοί Ξένο συνάλλαγμα

1.Συνάλλαγμα

Λέγοντας συνάλλαγμα εννοούμε όλα τα έγγραφα που έχουν αξία καθορισμένη σε ξένες νομισματικές μονάδες τέτοια έγγραφα είναι: όλα τα ξένα χαρτονομίσματα, τα ξένα τραπεζογραμμάτια, τα πιστωτικά έγγραφα σε ξένες νομισματικές μονάδες όπως είναι τα γραμμάτια συναλλαγματικές, επιταγές φορτωτικές, πιστωτικές επιστολές, ξένες ομολογίες, ξένες μετοχές, τοκομερίδια αυτών, μερίσματα αποδείξεις, ενεχυρόγραφα ομόλογα κ.λ.π. Επίσης συνάλλαγμα εννοούμε και όλα τα χρυσά και αργυρά νομίσματα.

2.Η Λογιστική των συναλλαγών σε ξένα νομίσματα

Η λογιστική παρακολούθηση των συναλλαγών σε ξένα νομίσματα είναι όμοια με την λογιστική των εμπορευμάτων των οποίων η τιμή αυξομειώνεται δηλαδή όπως λειτουργεί και όπως εκκαθαρίζεται ο λογ\σμός εμπορεύματα όταν λειτουργεί ως περιληπτικός μεικτός.

3 Συναλλαγματικές διαφορές

Όταν ο λογ\σμός συνάλλαγμα λειτουργεί όπως θα λειτουργούσε ο λογ\σμός εμπορεύματα ως αμιγής τότε χρησιμοποιούμε τον λογαριασμό Συναλλαγματικές διαφορές και σε αυτόν τον λογαριασμό μεταφέρουμε την διαφορά τιμής η οποία προκύπτει από εκείνη την τιμή που έχει χρεωθεί ο λογαριασμός, δηλαδή σε κάθε πράξη πώλησης συναλλάγματος κινούμε τους εξής δύο λογαριασμούς Συνάλλαγμα και ο οποίος πιστώνεται .Με την τιμή κόστους του συναλλάγματος και τον λογ\σμό συναλλαγματικές διαφορές ο οποίος θα χρεωθεί ή πιστωθεί με την διαφορά που προκύπτει μεταξύ τιμής κόστους

και τιμής πώλησης. Στο τέλος της χρήσης ο λογαριασμός συναλλαγματικές διαφορές μεταφέρεται για εξίσωση στον λογαριασμό αποτελεσμάτα χρήσεως ο δε λογαριασμός Συναλλαγμα πρέπει να έχει υπόλοιπο ότι δείχνει και η απογραφή λήξης.

4. Λογιστικό ισοτίμο

Λογιστικό ισοτίμο καλείται η θετή τιμή την οποία ορίζει κάθε επιχείρηση για την λογιστική παρακολούθηση των λογαριασμών οι οποίοι αφορούν ξένα νομίσματα. Εάν πρόκειται να τηρηθεί ο λογισμός του ξένου νομίσματος λογιστικό ισοτίμο ο καλύτερος τρόπος είναι να χρησιμοποιηθεί ως λογιστικό ισοτίμο η μονάδα. Εδώ ο λογισμός συναλλαγματικές διαφορές λειτουργεί ως συμπληρωματικός του λογαριασμού εκείνου που παρακολουθεί το ξένο νόμισμα. Ο λογαριασμός Συναλλαγματικές διαφορές χρησιμοποιείται μόνον όταν οι συναλλαγές έχουν και ξένο νόμισμα και δραχμές. Εάν οι συναλλαγές έχουν μόνο ξένο νόμισμα τότε δεν χρησιμοποιούμε τον λογαριασμό Συναλλαγματικές διαφορές αλλά μόνο τον λογαριασμό του ξένου νομίσματος.

Η εκκαθάριση του λογαριασμού "Συναλλαγματικές διαφορές"

1. Θα γίνει αυτόματη απογραφή του μενοντος συναλλάγματος και αποτίμηση αυτού στην επίσημη τιμή της ημέρας της απογραφής.

2. Από την αξία του αποτιμηθέντος μένοντος συναλλάγματος αφαιρείται λογιστικό ισοτίμο αυτού. Τούτο προκύπτει και από το υπόλοιπο του οικείου λογαριασμού.

3. Το απομένον υπόλοιπο συγκρίνεται με το υπόλοιπο του λογαριασμού "Συναλλαγματικές διαφορές" και από την σύγκριση αυτή φαίνεται το αποτέλεσμα.

4. Το αποτέλεσμα που προκύπτει μεταφέρεται στον λογαριασμό

"κέρδη από συναλλαγμα" ή "ζημιές από συνάλλαγμα".

Β. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

Οι λογαριασμοί παθητικού αφορούν το κυρίως παθητικό της ναυτιλιακής επιχείρησης δηλαδή τις κάθε φύσης υποχρεώσεις της προς τρίτους. Αυτές οι υποχρεώσεις (οφειλές) της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι διαφόρων ειδών: Οφειλές από πιστώσεις τραπεζών, οφειλές λόγω γενομένων προμηθειών διαφόρων ειδών, οφειλές ασφαλιστρων, οφειλές από μεσιτικά κάθε φύσης, οφειλές προς κατασκευαστές και επισκευαστές. Επί πλέον, στους λογ\σμούς Παθητικού εντάσσονται ο λογ\σμός πλοιάρχου και ο λογ\σμός εσόδων. Τέλος στους λογ\σμούς αυτούς εντάσσονται όλοι οι λοιποί πιστωτικοί λογ\σμοί που εξετάζονται αμέσως μετά.

1. Λογαριασμοί δανείων. Αφορά τα λαμβανόμενα από την ναυτιλιακή επιχείρηση τραπεζικά δάνεια, τα οποία ως επί το πλείστον είναι μακροπρόθεσμα και εξοφλούνται με τοκοχρεωλυτικές δόσεις με το τρέχον ή το συμφωνημένο επιτόκιο. Για κάθε τέτοιο δάνειο ανοίγεται ιδιαίτερος λογ\σμός. Αν τέτοια δάνεια καλύπτονται με υποσχετικές επιστολές εξόφλησης, οι οποίες ισοδυναμούν περίπου προς τις συναλλαγματικές του εσωτερικού ελληνικού δικαίου, οι υποσχετικές αυτές εμφανίζονται σε διακεκριμένο λογ\σμό με τον τίτλο "υποσχετικές εξοφλήσεις πλοίου χ", χωρισμένες η κάθε μία ανάλογα με το ποσό και την λήξη.

2. Λογαριασμοί "Προμηθευτές" Στον λογ\σμό αυτό εντάσσονται οι υποχρεώσεις προς τους προμηθευτές κάθε φύσης υλικών και εφοδίων, όπως είναι τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα τρόφιμα,

τα ποτά κ.α. Όταν παραληφθούν τα εφόδια αυτά γίνεται η χρέωση των αντιστοίχων λογ\σμών του κυκλοφορούντος Ενεργητικού και πιστώνεται ο περιληπτικός λογ\σμός του Παθητικού "Προμηθευτές" που αναλύεται στο αναλυτικό καθολικό κατά προμηθευτή.

3. Λογ\σμός "ασφαλιστές". Ο λογ\σμός ασφαλιστές λειτουργεί σαν λογ\σμός του κυκλοφορούντος Ενεργητικού (απαιτήσεις) αν υπάρχει οφειλή από μέρος των ασφαλιστών προς την ναυτιλιακή επιχείρηση, από αποζημίωση.

Λειτουργεί επίσης και σαν "λογ\σμός Εξόδων" του ενεργητικού. Αν η εξόφληση των οφειλομένων από την επιχείρηση ασφαλιστών δεν γίνει ολοσχερώς, παρέχεται δε πίστωση γι' αυτή, λειτουργεί ένας περιληπτικός λογαριασμός του παθητικού με τίτλο "ασφαλιστές", που αναλύεται σε άλλους για καθένα ασφαλιστή χωριστά. Με την σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου για κάθε περίπτωση ασφάλισης ανοίγεται ένας λογ\σμός ενεργητικού με τον αντίστοιχο τίτλο για κάθε πλοίο, πιστώνεται δε ο λογ\σμός ασφαλιστές.

4. Λογαριασμοί "μεσίτες ασφαλειών" λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο όπως και ο λογ\σμός ασφαλιστές.

5. Λογαριασμός "αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί πλοιοκτητών Clubs". Αποτελεί περίπτωση όμοια προς τον λογ\σμό ασφαλιστές, γιατί είναι δυνατό να εμφανίζεται με τριπλή υπόσταση: σαν λογ\σμός απαίτησης της ναυτιλιακής επιχείρησης δηλαδή λογ\σμός του κυκλοφορούντος ενεργητικού, σαν λογ\σμός εξόδων (ενεργητικού) και εφόσον δεν εξοφλείται ολόκληρος η οφειλή της ναυτιλιακής επιχείρησης προς τον οργανισμό, από συνδρομές, ανοίγεται πιστωτικός λογ\σμός με τίτλο "αλληλασφαλιστικός οργανισμός."

6. Λογαριασμός "Ασφαλιστικοί Οργανισμοί Προσωπικού πλοίων". Ο λογ\σμός αυτός εμφανίζεται ως χρεωστικός (έξοδο

Ν.Ε) και ειδικότερα ως αναλυτικός λογ\σμός του λογ\σμού "μισθοί προσωπικού πλοίων". Τούτος είναι συνήθως πιστωτικός λογ\σμός και είναι ευρύτερου περιεχομένου γιατί περιλαμβάνει τόσο τις εισφορές του πλοιοκτήτη όσο και τις εισφορές των εργαζομένων στα πλοία, οι οποίες παρακρατούνται από τις αμοιβές των εργαζομένων και αποδίδονται στο δικαιούχο οργανισμό με μέριμνα και ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ο λογ\σμός αυτός περιλαμβάνεται με τις από τον πλοίαρχο καταβαλλόμενες προς την επιχείρηση κρατήσεις και με τις εισφορές του πλοιοκτήτη που αναλογούν, η δε χρέωση στο λογ\σμό μισθοί προσωπικού πλοίων γίνεται με τις καταβαλλόμενες από τον οργανισμό εισφορές.

7. Λογαριασμοί "Επισκευαστές". Πρόκειται για λογ\σμούς αναφερόμενους σε οφειλές των πλοιοκτητών για διενεργούμενες επισκευές. Αυτές γίνονται σε ναυπηγεία ή σε επισκευαστικές βάσεις και εξοφλούνται τμηματικά. Ο λογ\σμός αυτός αναλύεται σε άλλους λογ\σμούς κατά επισκευαστή.

8. Λογαριασμός Πλοίαρχου. Είναι ιδιόμορφος λογ\σμός και ιδιαίτερο ενδιαφέρον, γιατί ο πλοίαρχος ενεργεί τόσο ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, όσο και ως ηγέτης του προσωπικού του πλοίου, τα συμφέροντα του οποίου όμως οφείλει να προασπίζει. Τηρείται για κάθε πλοίαρχο ονομαστική και αποβλέπει στην παρακολούθηση της διαχείρισης του πλοίαρχου, πρέπει δε να παρουσιάζει το ίδιο υπόλοιπο με τον λογ\σμός τον τηρούμενο από τον πλοίαρχο και έχει ως τίτλο "Γενικοί λογ\σμοί πλοίαρχου".

Ο Γενικός λογ\σμός πλοίαρχου (Master's General Account) συντάσσεται από τον πλοίαρχο κάθε πλοίου σε ορισμένα χρονικά διαστήματα και αποστέλλεται στην έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης μαζί με τα σχετικά δικαιολογητικά. Ο Γ.Λ. πλοίαρχου συντάσσεται σε τυποποιημένα έντυπα ειδικά

γραμμογραφημένα, τα οποία αποστέλλονται στους πλοiάρχους από τα κεντρικά λογιστήρια των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τον κεντρικό κορμό του "Γ.Α.Π" αποτελούν οι μισθοδοτικές καταστάσεις του προσωπικού των πλοίων, δηλαδή των αξιωματικών και του πληρώματος. Η μισθοδοτική κατάσταση (portage bill) είναι ένα έντυπο στο οποίο αναγράφονται όλες οι αμοιβές των εργαζομένων σε κάθε πλοίο. Αλλά πέρα από την πληρωμή του προσωπικού ο πλοiάρχος πραγματοποιεί και άλλες πληρωμές, όπως και εισπράξεις, για τις οποίες οφείλει λογοδοσία και τις οποίες όλες τις περιλαμβάνει στο γενικό λογισμό τους. Τέτοιες πληρωμές είναι: Δαπάνες για την τροφοδοσία του πληρώματος, έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης σε περίπτωση ασθένειας τους, για έξοδα παλινόσστησης τους, δαπάνες για την προμήθεια εφοδίων, υλικών κ.α. Ξε' άλλου οι συνήθειες εισπράξεις του πλοiάρχου ενεργούνται για λογισμό του πλοιοκτήτη και προς αντιμετώπιση των παραπάνω πληρωμών είναι: Εισπραξη ναύλου ή μέρος αυτού, προκαταβολές λαμβανόμενες από τους πράκτορες της εταιρείας, εμβάσματα προερχόμενα από την εταιρεία κ.α. Όλες οι παραπάνω εισπράξεις και πληρωμές, που γίνονται από τον πλοiάρχο περιλαμβάνονται και εμφανίζονται στον απ' αυτόν συντασσόμενο περιοδικά Γεν. λογισμό και αποτελούν συγκεφαλαίωση τους. Στην πίστωση καταχωρούνται όλες οι εισπράξεις και στην χρέωση όλες οι δαπάνες. Από αυτά εννοείται ότι το εμφανιζόμενο στο Γ.Α.Π. υπόλοιπο θα πρέπει να συμφωνεί με το υπόλοιπο του λογισμού πλοiάρχου που τηρείται από την ναυτιλιακή επιχείρηση.

Ο λογαριασμός (πιστωτικός) πλοiάρχου όπως ήδη προαναφέρθηκε τηρείται ονομαστικός για καθένα πλοiάρχο χωριστά στο λογιστήριο της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο λογισμός αυτός χρεώνεται με τα εισπρατιόμενα από τον

πλοίαρχο ποσά και πιστώνεται αφ' ενός μεν μετά από τον πλοίαρχο καταβαλλόμενα για λογαριασμό των πλοιοκτητών ποσά και αφ'ετέρου με τα τυχόν από τον πλοίαρχο αποστελλόμενα ή καταβαλλόμενα προς την εταιρεία ποσά. Οπως είναι ευνόητο οι παραπάνω χρεώσεις και πιστώσεις γίνονται με βάση του από τον πλοίαρχο υποβαλλόμενο "Γενικό λογαριασμό" αυτού, μετά την διεξαγωγή του δεόντος ελέγχου των συνυποβαλλόμενων με τον γενικό λογισμό δικαιολογητικών.

9. Λογαριασμοί εσόδων. Κατ'αρχή γίνεται εδώ μια διευκρίνιση: Οι λογισμοί εξόδων, όπως εξετάστηκε εντάσσονται στους λογισμούς του Ενεργητικού με την έννοια των λογαριασμών αξιών και μέχρι τη μεταφορά τους στους αντίστοιχους λογαριασμούς εκμετάλλευσης. Αντίθετα οι λογαριασμοί εσόδων εντάσσονται στο παθητικό όχι με την έννοια των υποχρεώσεων προς τρίτους, αλλά με την έννοια των στοιχείων με τα οποία επέρχεται αύξηση της περιουσίας, ήτοι με την έννοια των λογισμών καθαρή θέση της επιχείρησης.

Τα έσοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι αφ'ενός μεν οργανικά δηλαδή προερχόμενα από την ναυτιλιακή δράση αυτής, αφ'ετέρου δε ανόργανα στα οποία εντάσσονται τα από κάθε άλλη πηγή έσοδα αυτής.

Τα οργανικά έσοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης έχουν ως κύρια πηγή τους ναύλους του πλοίου που ανήκουν κατά κυριότητα στην ναυτιλιακή επιχείρηση όπως επίσης τους ναύλους των πλοίων, τα οποία διαχειρίζεται για λογαριασμό των ιδιοκτητών τους η ναυτιλιακή επιχείρηση και τέλος τα ναυλομεσιτικά δικαιώματα της επιχείρησης. Στην περίπτωση αυτή παράλληλα ασκεί και ναυλομεσιτική δραστηριότητα με την προϋπόθεση ότι η μεν ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται ως εννιαία, με ιδιαίτερους τομείς δράσης, γιατί επίσης συνηθισμένη περίπτωση αποτελεί η δημιουργία άλλων θυγατρικών είτε αδελφών εταιρειών της κυρίας ναυτιλιακής

επιχείρησης που ασχολούνται με τα παραπάνω αναφερθέντα αντικείμενα.

Στην συγκεκριμένη υποθετική περίπτωση την οποία εδώ πραγματευόμαστε, η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι επιχείρηση πλοιοκτησίας δηλαδή έχει στην κυριότητα της πλοία, τα οποία διαχειρίζεται η ίδια. Στο υπόδειγμα αυτό, η ναυτιλιακή επιχείρηση αντλεί τα οργανικά έσοδα από ναύλους. Αλλά και η μορφή των ναύλων δεν είναι μία και μόνη. Αντίθετα υπάρχουν διάφορες μορφές όπως: η χρόνια ναύλωση ή χρονοναύλωση, η ναύλωση κατά ταξίδια, η ναύλωση για σειρά ταξιδιών, η ναύλωση πλοίου γυμνού (bare boat) κ.α. Η διάκριση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία αφ' ενός για τον τρόπο υπολογισμού του ναύλου και αφ'ετέρου για τον υπολογισμό των εξόδων, που βαρύνουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Ο λογισμός "έσοδα από ναύλους" για μεν την περίπτωση της χρονοναύλωσης τιτλοφορείται "μισθώματα πλοίων" για δε την περίπτωση των κατά ταξίδι ναυλώσεων τιτλοφορείται "Ναύλος". Οι παραπάνω λογισμοί λειτουργούν ως πρωτοβάθμιοι για κάθε πλοίο χωριστά μεταφερόμενοι στο τέλος της χρήσης στους αντίστοιχους λογισμούς εκμετάλλευσης. Ο λογισμοί αυτοί πιστώνονται σε περίπτωση χρονοναύλωσης με το μηνιαίο μίσθωμα στο τέλος του μήνα, σε περίπτωση ναύλωσης κατά ταξίδι με το συμφωνημένο ναύλο και με ημερομηνία την τελευταία μέρα του ταξιδιού και στην δεύτερη περίπτωση (ναύλοι κατά ταξίδι) και με το ποσό το οποίο δικαιούται να λάβει το πλοίο από τους ναυλωτές, για χρόνο υπεραναμονής (επιστάλλες Lemurrage) σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο σχετικό ναυλοσύμφωνο. Εξ' αλλου οι λογισμοί αυτοί χρεώνονται αφ'ενός με τις οφειλόμενες προς ναυλομεσίτες και αφ'ετέρου με τα οφειλόμενα προς τους ναυλωτές δικαιώματα, λόγω επιτάχυνσης της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης

του πλοίου (despatch money), ομοίως σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο σχετικό ναυλοσύμφωνο, δοθέντος ότι, τα υπέρ των ναυλωτών δικαιώματα αυτά εκπίπτουν από τον οφειλόμενο ναύλο προς το πλοίο. Ενδεχομένως όμως η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει και ανόργανα έσοδα και μη προσερχόμενα από την ναυτιλιακή δράση. Τέτοια έσοδα τα οποία χωριστά μεταφέρονται στο λογισμό απ'τα χρήσης της επιχείρησης. Ενδεικτικά αυτά είναι έσοδα από μισθώματα ακινήτων, που ανήκουν στην κυριότητα της Ν.Ε., τόκος καταθέσεων σε τράπεζες, τόκος ομολογιών στις οποίες είναι επενδυμένο μέρος των διαθεσίμων της επιχείρησης, συναλλαγματικές διαφορές κ.α. Για τα παραπάνω έσοδα, δημιουργούνται αντίστοιχοι λογαριασμοί με τους οποίους παρακολουθούνται αυτά. Ιδιαίτερη όμως σημασία εμφανίζει ο λογισμός συναλλαγματικές διαφορές και αυτό γιατί η εμπορική ναυτιλία κινείται στο διεθνή χώρο και συνάπτει συμβάσεις σε συνάλλαγμα, ξένα νομίσματα τα οποία εμφανίζουν αυξομειώσεις με αντίστοιχη ωφέλεια ή ζημιά της ναυτιλικής επιχείρησης. (Ενώ αυτή πραγματοποιεί εισπράξεις σε ξένο νόμισμα το οποίο παρουσιάζει θετική συναλλαγματική διαφορά η επιχείρηση ωφελείται. Το αντίθετο συμβαίνει αν παρουσιάζει αρνητική συναλλαγματική διαφορά. Αν πάλι αναληφθεί υποχρέωση και υπάρξει οφειλή σε ξένο νόμισμα το οποίο ανατιμάται, η ναυτιλιακή επιχείρηση υφίσταται ζημιά και το αντίθετο συμβαίνει αν το ξένο νόμισμα υποτιμηθεί οπότε υπάρχει ωφέλεια). Όλα αυτά σημαίνουν ότι οι συναλλαγματικές διαφορές είναι δυνατό να αποτελούν ζημιά ή κέρδος για την επιχείρηση. Επομένως οι θετικές συν'κές διαφορές μπαίνουν στην πίστωση του λογισμού και οι αρνητικές στην χρέωση. Το δε πιστωτικό ή χρεωστικό υπόλοιπο μεταφέρεται στο τέλος της χρήσης στο λογαριασμό αποτελέσματα χρήσης.

10. Διάφοροι πιστωτικοί λογ\σμοί. Είναι τίτλος περιληπτικού λογ\σμού στο οποίο καταχωρούνται διάφορες προσωρινές υποχρεώσεις προς τρίτους όπως: Ο λογ\σμός οφειλόμενων φόρων μισθωτών υπηρεσιών, ο σχηματιζόμενος από τις κρατήσεις που έγιναν από τις αποδοχές των εργαζομένων κ.α.

Γ. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ

Οι λογαριασμοί καθαρής θέσης διακρίνονται σε λογαριασμούς κεφαλαίου, λογαριασμούς εκμετάλλευσης και σε λογ\σμούς αποτελεσμάτων.¹ Ο λογαριασμός "κεφάλαιο" τηρείται και λειτουργεί ανάλογα προς την νομική μορφή της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αν πρόκειται για ατομική επιχείρηση τηρείται ένας λογαριασμός : "κεφάλαιο" π.χ

ταμείο	XXX
κεφάλαιο	XXX

κατάθεση της αξίας του συνόλου του κεφαλαίου

Αν πρόκειται για εταιρική επιχείρηση δημιουργείται ειδικός λογαριασμός κατά μέτοχο π.χ

Μέτοχοι		XXX	
	Σε μετοχικό κεφάλαιο		XXX
Συγκρότηση κεφαλαίου χ μετοχών του χ ποσού καθεμία			

Κύριος Α	40%χ	XXX	
Κύριος Β	30%	XXX	
Κύριος Γ	30%	XXX	
	Σε μετόχους		XXX

Ταμείο		XXX	
	Κύριος Α 40%		XXX
	Κύριος Β 30%		XXX
	Κύριος Γ 30%		XXX

Πρέπει να σημειωθεί ότι όπου ισχύει η αρχή της σταθερότητας του κεφαλαίου τηρείται ο λογαριασμός "Μετοχικό κεφάλαιο" και οι λογαριασμοί αποθεματικών σύμφωνα μετά από την κείμενη νομοθεσία επιβαλλόμενα.

2. Λογαριασμοί εκμετάλλευσης. Μ' αυτούς γίνεται μια σύνθετη και συγκριτική, μεταξύ πραγματοποιηθέντων εξόδων και εσόδων και προκύπτει το οικονομικό αποτέλεσμα (κέρδος ή ζημιά) από την κύρια δραστηριότητα της επιχείρησης. Γεννιέται εδώ το ερώτημα αν πρέπει να τηρούνται ως ένας γενικός λογ\σμός εκμετάλλευσης για όλα μαζί τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης ή πρέπει να τηρείται χωριστός ιδιαίτερος λογ\σμός εκμετάλλευσης για κάθε πλοίο απ' αυτά που ανήκουν στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Ορθότερη είναι η δεύτερη άποψη και αυτό γιατί πρώτο μιν πρέπει να υπάρχει διακεκριμένη εικόνα της δράσης (εκμετάλλευση) κάθε πλοίου της επιχείρησης και δεύτερο ενδεχομένως να διαφέρει η

μορφή ναύλωσης μεταξύ των πλοίων, οπότε είναι και διαφορετική η μορφή των εσόδων ιδιαίτερα όμως διαφέρει η διάρθρωση των εξόδων εκμ\σης. Η τήρηση του λογ\σμού εκμετάλλευσης, κατά πλοίο χωριστά διευκολύνεται και από το γεγονός ότι για κάθε ταξίδι του πλοίου συντάσσεται αφ' ενός προϋπολογισμοί των εσόδων και εξόδων, μετά δε το ταξίδι συντάσσεται λεπτομερής λογ\σμός ή εκκαθάριση ταξιδιού. Η συγκέντρωση των επι μέρους λογ\σμών των ταξιδιών κάθε πλοίου μέσα σε μια χρήση μας δίνει το λογ\σμό εκμετάλλευσης του πλοίου για την χρήση. Τα αποτελέσματα της εκμετάλλευσης του κάθε πλοίου, όταν συγκεντρωθούν διαμορφώνου το γενικό λογ\σμό εκμεταλλεύσης των πλοίων της επιχείρησης, ο οποίος εμφανίζει και το αποτέλεσμα της οργανικής δράσης της επιχείρησης, το οποίο αποτέλεσμα μεταφέρεται στο λογ\σμό αποτελεσματα χρήσης.

3.Ο λογαριασμός "αποτελέσματα χρήσης". Αναφερθήκε παραπάνω ότι μια επιχείρηση είναι δυνατό πέρα των οργανικών της εσόδων, ενδεχόμενα να έχει και έσοδα από άλλες πηγές, όπως επίσης είναι δυνατό να πραγματοποιεί και ουδέτερα προς τον σκοπό της έξοδα. Τα ίδια αναφέρθηκαν και ειδικώτερα για τα έσοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Τη βάση πάνω στην οποία εκφράζεται ο λογαριασμός αποτελέσματα χρήσης συνιστά ο λογαριασμός αποτελεσμάτων το οποτέλεσμα της συνολικής γενικής εκμετάλλευσης.

Στην στήλη της πίστωση μεταφέρονται τα θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (κέρδη), τα τυχόν υπόλοιπα κερδών προηρούμενης χρήσης σ' αυτά προστίθενται οποιαδήποτε έκτακτα κέρδη και ανόργανα έσοδα. Στην στήλη της χρέωσης μεταφέρεται το τυχόν αρνητικό αποτέλεσμα του λογ\σμού γενικής εκμετάλλευσης, τα τυχόν πραγματοποιηθέντα μη κοστολογήσιμα ουδέτερα έξοδα, οι μη υπολογισθέντες στους

λογ\σμούς εκμετάλλευσης φόροι. Το πιστωτικό υπόλοιπο του λογ\σμού αποτελέσματα χρήσης συνιστά το κέρδος της χρήσης το δε χρεωστικό υπόλοιπο του ίδιου λογαριασμού συνιστά την τελική ζημιά της χρήσης.

Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Ο ισολογισμός της ναυτιλιακής επιχείρησης

Ξεκινώντας από τον συλογισμό ότι ο ισολογισμός αποτελεί συνοπτική απεικόνιση της περιουσίας της επιχείρησης, καθώς και σχέση μεταξύ του Ενεργητικού και Παθητικού αυτής, οι λογ\σμοί εκμετάλλευσης παρέχουν την εικόνα της οργανικής λειτουργίας και δράσης της επιχείρησης και ο λογ\σμός αποτελέσματα χρήσης παρέχει το τελικό αποτέλεσμα της δραστηριότητας της επιχείρησης.

Κατά το τυπικό υπόδειγμα ισολογισμού το οποίο εφαρμόζουν και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ανεξάρτητα αν αυτό γίνεται κατά επιταγή του φορολογικού νόμου ή για εσωτερικούς λόγους της ναυτιλικής επιχείρησης, στο σκέλος του ενεργητικού, εμφανίζονται τα πάγια στοιχεία της επιχείρησης, στο σκέλος του ενεργητικού, εμφανίζονται τα πάγια στοιχεία της επιχείρησης, τα κυκλοφορούντα στοιχεία και τα διαθέσιμα αυτής, στο σκέλος του παθητικού εμφανίζονται αφ'ενός με τα κεφάλαια της ναυτιλικής επιχείρησης και αφ' ετέρου όλες οι κάθε φύσης υποχρεώσεις της προς τρίτους διακρινόμενες σε βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες. Για την καλύτερη κατανόηση του θέματος

δίνεται ένα υπόδειγμα ισολογισμού υποθετικής ναυτιλιακής επιχείρησης και κάποιες παρατηρήσεις για τον συγκεκριμένο ισολογισμό:

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ε	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΠΑΘΗΤΙΚΟ
Ισολογισμός 31.12	

A. Πάγιο	A. Κεφάλαια
1. Πλοίο X	1. Μετοχικό κεφάλαιο
Αποσβέσεις	. . . . . μετοχές
	----- 2. Τακτικό αποθεματικό . . .
2. Πλοίο Ψ	3. Εκτακτο αποθεματικό . . .
Αποσβέσεις	4. Ειδικό αποθεματικό . . .
3. Πλοίο Ω	5. Αποθεματικό κεφαλαίου
Αποσβέσεις	. . . Αυτασφάλισης . . .
4. Γήπεδα	. . . 6. Υπόλοιπο προηγούμενης
5. Κτίρια	χρήσης . . .
Αποσβέσεις	. . . 7. Κέρδη σε νέο . . .

6. Μέσα μεταφοράς	B. Υποχρεώσεις
Αποσβέσεις	. . . α. Βραχυπρόθεσμες
	----- 1. Δόσεις έτους δανείων
7. Επιπλα - σκεύη	Τραπεζών 13 και Τ.
Αποσβέσεις	. . . 2. Δόσεις έτους Ναυπ. Υ . . .
8. Πλοίο υπό	3. Οφειλόμενες προμήθειες
ναυπήγηση	. . . από ναυλομεσίτες
	4. Οφειλόμενες προμήθειες
B. Κυκλοφορούν	σε πράκτορες
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΠΑΘΗΤΙΚΟ

1.Αποθέματα		5.Οφειλές σε Ασφαλ.	
α.Καύσιμα	....	Οργαν. Προσωπικού	...
β.Λιπαντικά	....	6.Ασφαλιστές	
γ.Ανταλλακτικά	....	7.Αλληλοασφαλιστικό	
δ.Τρόφιμα και ποτά	....	Οργανισμός Ρ και Ι	...
ε.Εφόδια πλοίων	....	8.Διακανονισμός	
	-----	γενικής αβαρίας	...
2.Απαιτήσεις	....	9.Προμηθευτές τροφ.	...
α.Ναυλωτές	....	10.Προμηθευτές εφοδ.	...
β.Φορτωτές		11.Καύσιμα	...
γ.Πράκτορες	....	12.Λιπαντικά	...
δ.Ασφαλιστές	....	13.Υπολ\πο οφειλής	
ε.Claims R & I Club	....	από επισκευές	...
στ.Από επιστολές		14.Φόροι πληρωτέοι	...
(demurrage)	....	15.Διαφ. πιστ.λ\σμοί	...
ζ.Διάφορες λοιπές			-----
απαιτήσεις	....	
η.Διάφοροι χρεωστ.		β.Μακροπρόθεσμοι	
λ\σμοί	... ..	1.Υπόλοιπο ενυπόθηκου	
	-----	δανείου Τραπ. Τ.	...
		2.Υπόλοιπο ενυποθ.	
		δανείου Τραπ.Β.	...
Γ.Διαθέσιμο		3.Υπόλοιπο οφειλής	
Ταμείο	...	σε Ναυπηγείο Υ.	...
Καταθέσεις			-----
όψης	...		
Χρεώγραφα	... ..	

Λ\σμοί τάξης	...	Λογ\σμοί τάξης	...
	-----		-----

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Ως προς το ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ. Το πάγιο ενεργητικό της Ναυτιλιακής επιχείρησης Ε αποτελούν τα τρία σε υπηρεσία πλοία αυτής Χ, Ψ και Ω των οποίων αναγράφεται πρώτον η αξία κτήσης δεύτερο οι γενόμενες αποσβέσεις και τρίτο η αναπόσβεστη αξία καθενός, το υπό ναυπήγηση πλοίο του οποίου αναγράφεται η αξία, τα γήπεδα κυριότητας της των οποίων αναγράφεται η αξία κτήσης, οι γενόμενες αποσβέσεις και η αναπόσβεστη αξία, όπως και τα μέσα μεταφοράς και τα έπιπλα και σκεύη των οποίων όμως αναγράφεται η αξία κτήσης οι αποσβέσεις και η αναπόσβεστη αξία που υπολογίζεται στο πραγματικό ενεργητικό.

Το κυκλοφορούν ενεργητικό της ναυτιλιακής επιχείρησης διακρίνεται σε αποθεματικό αφενός και σε απαιτήσεις έναντι τρίτων αφετέρου.

Τα αποθέματα της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι αυτά που προκύπτουν από τα λογιστικά βιβλία, υπόλοιπα διάφορων ειδών, τα οποία κατά την ημέρα της απογραφής προκύπτουν από αυτά και τα οποία πρέπει να ανταποκρίνονται προς τα πραγματικά υπάρχοντα και διαπιστούμενα κατά την ημέρα της απογραφής και βρίσκονται στις αποθήκες της ναυτιλιακής επιχείρησης ή στα πλοία. Τέτοια αποθέματα είναι τα καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά, τρόφιμα ποτά κ.α. Το πρόβλημα είναι στην αποτίμηση των παραπάνω ειδών. Αν δεν υπάρχει διάταξη της κείμενης δημοσιονομικής νομοθεσίας που ορίζει τον τρόπο αποτίμησης, ορθότερος τρόπος αποτίμησης είναι στην τιμή αντικατάστασης.

Οι απαιτήσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης αφορούν τα υπόλοιπα οφειλών τρίτων προς την επιχείρηση από διάφορες αιτίες, κατά την ημέρα της απογραφής. Οι τέτοιες απαιτήσεις ενδεικτικά αναφερόμενες είναι: απαιτήσεις από

ναυλωτές, φορτωτές, πράκτορες, ασφαλιστές, οργανισμούς αλληλοασφάλισης, επισταλίες.

Στις απαιτήσεις εντάσσονται όλες οι λοιπές απαιτήσεις της επιχείρησης έναντι τρίτων και διάφοροι χρεωστικοί λογαριασμοί.

Το διαθέσιμο ενεργητικό της επιχείρησης αποτελούν τα μετρητά τα ευρισκόμενα στο ταμείο της επιχείρησης. Οι καταθέσεις όψεως στις τράπεζες και τα εύκολα ρευστοποιούμενα χρεώγραφα.

Τέλος στο Ενεργητικό περιλαμβάνονται οι λογισμοί τάξης των οποίων το αντίθετο σκέλος περιλαμβάνεται στο παθητικό ώστε δεν επιδρούν καθόλου στη πραγματική δομή του ισολογισμού γιατί είναι ισοσκελισμένα.

Ως προς το Παθητικό. Αυτό από ευρεία μεν έννοια εμφανίζει τις κάθε φύσης υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης είτε προς τους μετόχους της, αυτούς που διαθέτουν κεφάλαια για την σύσταση και λειτουργία της προς τρίτους. Υπό στενότερη έννοια αποτελείται από τον λογισμό κεφαλαίο που ανήκει στους λογισμούς καθαρής θέσης, και που δείχνει την συμβολή των μετόχων στην σύσταση και λειτουργία της επιχείρησης και από τους λογισμούς των υποχρεώσεων της επιχείρησης προς διάφορους τρίτους και για διάφορες αιτίες.

Τα κεφάλαια της ναυτιλιακής εταιρείας περιλαμβάνουν: Το μετοχικό κεφάλαιο το οποίο στο συνήθη τύπο της ανώνυμης εταιρείας διεθνών διαιρείται σε μετοχές ισόποσης αξίας, κατανεμομένες στους μετόχους κατά ποσοστό συμμετοχής του καθενός ή αντίστροφα με βάση τον αριθμό που ορίζεται και το ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο κάθε μετόχου. Επειδή στις ανώνυμες εταιρείες το ποσό των διανεμομένων κερδών κατανέμεται υπό μορφή μερίσματος κατά μετοχή, ορθό

είναι να αναφέρεται ο αριθμός των μετοχών και η ονομαστική αξία κάθε μετοχής. Είναι επομένως αδιάφορο ποιά είναι η πραγματική τιμή της μετοχής η οποία είναι δυνατό να αυξομειώνεται, κατά την αντιμετώπιση των στοιχείων του παγίου ενεργητικού και ειδικά στην περίπτωση μας, της αξίας των πλοίων, που σε περιόδους άνθησης επέρχεται σημαντικά και σε περιόδους ύφεσης κατέρχεται σημαντικά, ενώ με βάση την αρχή της σταθερότητας, το ενεργητικό εμφανίζεται η αξία κτήσης μετά τις γενόμενες αποσβέσεις και το απομένον αναπόσβεστο υπόλοιπο αυτής.

Πλήν του μετοχικού κεφαλαίου στο παθητικό και με το γενικό τίτλο κεφάλαια περιλαμβάνονται "το τακτικό αποθεματικό" το οποίο συγκροτείται με τακτικές ετήσιες περιδικές κρατήσεις από τα κέρδη. Οι κρατήσεις αυτές είναι δυνατό να επιβάλλονται από τον νόμο. Το τυχόν έκτακτο αποθεματικό προς αντιμετώπιση του κινδύνου της υποτίμησης στοιχείων του ενεργητικού ή προς αντιμετώπιση προβλεπόμενων έκτακτων ζημιών από ναυτική ύφεση κ.α. Το ειδικό αποθεματικό το οποίο συγκροτείται για ειδικό σκοπό π.χ για ανανέωση του στόλου της επιχείρησης. Το αποθεματικό κεφάλαιο αντασφάλισης το οποίο σχηματίζεται για την αντιμετώπιση διαφόρων κινδύνων που μπορούν να ασφαλιστούν αλλά από ορισμένους ασφαλιζόμενους κινδύνους για τους οποίους λειτουργεί αντασφάλιση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Επίσης στα κεφάλαια εντάσσονται τόσο τα υπόλοιπα κερδών από την προηγούμενη χρήση, όσο και αυτά που αφήνονται στο λογισμό κέρδη σε νέο γιατί με αυτά αυξάνεται η καθαρή θέση της επιχείρησης. Οι κάθε φύσης υποχρεώσεις προς τρίτους, οι ενταταγμένες στο παθητικό διακρίνονται σε βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες. Στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις εντάσσονται οι υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης διάρκειας το πολύ μέχρι ένα έτος.

Τέτοιες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι: Οι τοκοχρεωλυτικές λύσεις του έτους, οι οφειλόμενες από την ναυτιλιακή επιχείρηση, λόγω μακροπρόθεσμων δανεισμών προς τις τράπεζες Β και Τ από τις οποίες δανειοδοτήθηκε η Ν.Ε. Η ετήσια δόση προς το ναυπηγείο Χ, για ναυπηγήσεις που έγιναν για λογισμό της Ν.Ε. Οι οφειλόμενες προμήθειες σε ναυλομεσίτες. Οι ναυλομεσίτες μεσολαβούν για την σύναψη ναυλώσεων και αμείβονται με προμήθειες πάνω στο ναύλο, την οποία συνήθως παρακρατούν από τον ναύλο. Αν δεν συμβεί αυτό η επιχείρηση οφείλει προς αυτούς βραχυπρόθεσμα τη συμφωνημένη προμήθεια τους.

Οι οφειλόμενες προμήθειες σε πράκτορες. Οι πράκτορες (agents) και σωστότερα οι ναυτικοί πράκτορες παρέχουν σημαντικές υπηρεσίες προς τα πλοία της επιχείρησης και την επιχείρηση, γιατί αναλαμβάνουν την διεκπεραίωση διατυπώσεων στο λιμάνι, ή λιμάνια εξουσιοδότησης τους, ενεργούν εισπράξεις και πληρωμές για λογισμό των πλοιοκτητών, εξυπηρετούν τον πλοίαρχο και τα πληρώματα κ.α. Έτσι αμοίβονται με ποσοστό με βάση την χωρητικότητα του πλοίου. Αυτοί έχουν συνεχείς δεσοληψίες με την επιχείρηση και είναι δυνατόν να εμφανίζονται σαν χρεώστες ή σαν πιστωτές.

Τα οφειλόμενα ποσά προς ασφαλιστικούς οργανισμούς του προσωπικού των πλοίων. Πρόκειται για υπόλοιπα οφειλόμενων εισφορών, οι οποίες πρέπει να τακτοποιηθούν μέσα σε ορισμένο μικρό χρόνο γιατί θεωρητικά θα υπάρξουν δυσμενείς συνέπειες για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη. Τα οφειλόμενα προς ασφαλιστές ποσά για την ασφάλιση του πλοίου, για ειδική ασφάλιση από πολεμικούς κινδύνους, για ασφάλιση του ναύλου κ.α. Το θέμα της ναυτικής ή θαλάσσιας ασφάλισης είναι μεγάλης σημασίας για την ναυτιλιακή επιχείρηση, γιατί είναι αυξημένοι οι κίνδυνοι από τις θαλάσσιες

μεταφορές. Γι' αυτό οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτονται ασφαλιστικά για τους κινδύνους αυτούς με διάφορους τύπους και μορφές θαλάσσιας ασφάλισης. Το ποσό της ασφάλισης του πλοίου εξαρτάται βασικά από τον τύπο του πλοίου, από την ηλικία του από την γεωγραφική περιοχή στην οποία κινείται και από τα πραγματοποιηθέντα από αυτούς κατά το παρελθόν "ασφαλιστικά records". Τα καταβαλλόμενα προς τις ναυτασφαλιστικές ασφαλιστρούς είναι συνήθως υψηλά και συνήθως καταβάλλονται σε δόσεις για τον λόγο αυτό, κατά κανόνα υπάρχουν οφειλές προς τους ασφαλιστές που εντάσσονται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης. Τα οφειλόμενα προς αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς προστασίας και αποζημίωσης ποσά. Πρόκειται για τις τακτικές και συμπληρωματικές εισφορές των πλοιοκτητών από τους απ' αυτούς συνιστώμενους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, οι οποίοι αναλαμβάνουν την κάλυψη και παροχή προστασίας και αποζημίωσης για περιπτώσεις μη καλυπτόμενες από τους ναυτασφαλιστές.

Η οφειλή της ναυτιλιακής επιχείρησης για συνεισφορά της σε γενική αβάρια. Σε περίπτωση γενικής αβαρίας δηλαδή εκούσιας προκαλούμενης ζημιάς η οποία γίνεται κατά την διάρκεια του πλοίου, αμέσως όταν εκδηλωθεί ένας θαλάσσιος κίνδυνος και η οποία πραγματοποιείται για να περιοσθεί το πλοίο και το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου, η αποκατάσταση της γενόμενης ζημιάς γίνεται με αναλογική συνεισφορά των διασωθέντων στοιχείων δηλ. του πλοίου του φορτίου και του ναύλου. Προκύπτει λοιπόν σε τέτοια περίπτωση υποχρέωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, να συνεισφέρει κατά την αναλογία της στην γενική αβάρια και έτσι γίνεται η συναφής υποχρέωση της.

Οι οφειλές της ναυτιλιακής επιχείρησης σε προμηθευτές τροφίμων, ποτών, τσιγγάρων, ειδών ενδιαίτησης κ.λ.π. Όπως

είναι γνωστό η ναυτιλιακή επιχείρηση οφείλει, πέρα από την αμοιβή προς το προσωπικό των πλοίων να παρέχει προς αυτό πλήρη ενδιαίτηση. Τα είδη αυτά ενδιαίτησης συνήθως τα προμηθεύεται σε μεγάλες ποσότητες και από ειδικούς προμηθευτές τους οποίους χρησιμοποιεί για μεγάλα χρονικά διαστήματα και προς τους οποίους υπάρχουν συνήθως εκκρεμότητες. Οι οφειλές της ναυτιλικής επιχείρησης σε προμηθευτές εφοδίων των πλοίων. Όσα αναφέρθηκαν για τους προμηθευτές τροφίμων ισχύουν και για τους προμηθευτές εφοδίων.

Οι οφειλές για την προμήθεια καυσίμων των πλοίων. Τα καύσιμα (lunkers) είναι απαραίτητα για τις μηχανές προώσεως των πλοίων. Παλιότερα σαν καύσιμα χρησιμοποιούνται οι γαιάνθρακες αλλά σήμερα έχει γενικευτεί η χρήση του πετρελαίου γι' αυτό δε το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από την τιμή του πετρελαίου. Η ποσότητα του αναλισκόμενου πετρελαίου εξαρτάται:

Από το μέγεθος του πλοίου, από το είδος των μηχανών, από την αναπτυσσόμενη ταχύτητα από το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου και από την διανυόμενη κάθε φορά απόσταση.

Πάντως το κονδύλι καυσίμων είναι από τις σοβαρότερες επιβαρύνσεις το κόστους μεταφοράς, η προμήθεια γίνεται τακτικά και η εξόφληση τμηματικά. Συνήθως η ναυτιλιακή επιχείρηση συμβάλλεται με μιά μεγάλη πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου, η οποία διατηρεί σταθμούς εφοδιασμού πλοίων στα περισσότερα λιμάνια της υδρογείου ώστε ο εφοδιασμός σε καύσιμα να είναι απρόσκοπος. Από το λόγο αυτό, η οφειλή για καύσιμα είναι, κατά κανόνα προς μια εταιρεία πετρελαιοειδών. Τα ίδια ισχύουν και για τα λιπαντικά. Οι οφειλές προς επισκευαστές πλοίων, για γενόμενες επισκευές. Οι επισκευές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την συντήρηση και διατήρηση του πλοίου σε υπηρεσία, συνιστούν

μεγάλο κονδύλι για την ναυτιλιακή επιχείρηση και είναι διαφόρων μορφών. Υπάρχουν επίσης εκτάσης επισκευές, οι οποίες γίνονται σε διάφορα τμήματα του πλοίου, ενώ αυτό βρίσκεται σε κίνηση και μεγάλες επισκευές που θέλουν ακινητοποίηση του πλοίου και μεταφοράς του σε επισκουαστήριο. Οι μεγάλες επισκευές διακρίνονται σε (1) ετήσιο δεξαμενισμό και καθορισμό των υφάλων του πλοίου (dry docking) (2) επισκευές της μηχανής μεγάλης έκτασης (overhauling) (3) Επισκευές τμημάτων του σκάφους. (4) Επισκευές αναγκαίες έπειτα από ατύχημα και (5) τις σημαντικότερες επισκευές, οι οποίες επιβάλλονται μετά την ανά τετραετία διενεργούμενη επιθεώρηση από επιθεωρητές του νηογνώμονα στον οποίο είναι ενταγμένο το πλοίο "ειδική επιθεώρηση" (special survey) και οι οποίες συνοδεύονται από πολύ υπολογισιμη δαπάνη. Οι σχετικές οφειλές καταβάλλονται τμηματικά μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα και περιλαμβάνονται στις συναφείς υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Οι πληρωτέοι από την ναυτιλιακή επιχείρηση φόροι. Και τέλος στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις εντάσσονται διάφοροι που δεν συνιστούν ιδιαίτερη κατηγορία, πιστωτικοί λογ\σμοί που καλύπτονται από το γενικό αυτό τίτλο. Εξάλλου στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης εντάσσονται, οι πέρα του έτους οφειλές της που αφορούν την εξόφληση μακροχρόνιων υποχρεώσεων της όπως είναι τα μακροπρόθεσμα ενυπόθηκα δάνεια τραπεζών και οι μακροχρόνιες πιστώσεις των ναυπηγείων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για ναυπηγήσεις που έγιναν σ' αυτά. Οι πιστώσεις που παρέχονται από τα ναυπηγεία για ναυπήγηση πλοίων ως προς το ύψος και την διάρκεια εξαρτώνται από τις συνθήκες της ναυτιλιακής συγκυρίας και από τις συνθήκες του διεθνούς ναυπηγικού ανταγωνισμού.

Τέλος στο παθητικό εντάσσονται οι αντίστοιχοι προς τους χρεωστικούς ισόποσοι πιστωτικοί λογ\σμοί τάξης.

Οι λογ\σμοί εκμετάλλευσης της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.

Όπως αναφέρθηκε για κάθε πλοίο υπάρχει χωριστά λογ\σμός εκμετάλλευσης του, όλοι δε οι επι μέρους λογ\σμοί αυτοί συγκεντρώνονται και διαμορφώνουν τον γενικό λογ\σμό εκμετάλλευσης της ναυτιλιακής επιχείρησης ο οποίος παρέχει την εικόνα και το αποτέλεσμα της οργανικής της δράσης για την συγκεκριμένη χρήση.

Αυτό είναι απαραίτητο πρώτο μεν για να δίνεται ακριβής εικόνα της λειτουργίας και της απόδοσης καθενός πλοίου της ναυτιλιακής επιχείρησης και δεύτερον γιατί άλλη είναι η διάρθρωση του σχετικού λογ\σμού σε περίπτωση χρονοναύλωσης και άλλη σε περίπτωση ναύλωσης κατά ταξίδι. Η χρονοναύλωση είναι ναύλωση κατά χρόνο δηλαδή είναι ενοικίαση του πλοίου για ορισμένο χρόνο με ορισμένο ημερήσιο ή μηνιαίο ή ετήσιο μίσθωμα κατά τόννο νεκρού βάρους (μεταφορικής ικανότητας) το οποίο καταβάλλεται από το μισθωτή προς τον πλοιοκτήτη κατά μήνα ή αλλιώς προκαταβαλλόμενο. Ο ενοικιαστής -χρονοναυλωτής υποχρεώνεται να παραλάβει και να παραδώσει το πλοίο σε ορισμένο σημείο, υποχρεώνεται να το φορτώνει μέχρι το επιτρεπόμενο βυθισμά του, να το κινεί μακριά από γεωγραφικές περιοχές που εμφανίζουν κινδύνους απο πολεμικές συγκρούσεις και να το επιστρέφει σε όποια κατάσταση το παρέλαβε. Τα σχετικά με το πλοίο έξοδα διαμοιράζονται μεταξύ ενοικιαστή και πλοιοκτήτη ως εξής: Ο ενοικιαστής -χρονοναυλωτής επιβαρύνεται με τα καύσιμα του

πλοίου, τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης τους, τα λιμενικά, φαρικά, πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα για το χρόνο που θα χρησιμοποιηθεί το πλοίο, την ασφάλιση των φορτίων και τα μεσιτικά για την εξεύρεση φορτίων. Ο πλοιοκτήτης -εκμισθωτής βαρύνεται με τις δαπάνες επιθεωρήσεων, συντήρησης και επισκευών, τα λιπαντικά των μηχανών, την ασφάλιση του πλοίου, το φόρο για αυτό και τα μεσιτικά για την χρονοναύλωση. Σε περίπτωση ναύλωσης κατά ταξίδι όλες οι παραπάνω δαπάνες βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, ο δε ναυλωτής υποχρεώνεται να καταβάλλει μόνο το ναύλο, καμιά δε άλλη υφιστάμενη για το πλοίο επιβάρυνση.

ΓΕΝΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Σε όσες χώρες επιβάλλεται από την κείμενη νομοθεσία η εφαρμογή ορισμένου Ναυτιλιακού λογιστικού σχεδίου αυτό εφαρμόζεται από τις εκεί ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Αλλιώς προσφεύγει εκείνος που έχει την ευθύνη της λογιστικής οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης στα εν χρήσει λογιστικά σχέδια (Γαλλικό, Βελγικό, Γερμανικό, Διεθνές) και τα προσαρμόζει προς τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της Ν.Ε. Παραθέτουμε παρακάτω ενδεικτικά το σχέδιο λογαριασμών Ν.Ε

ΣΧΕΔΙΟ
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

ΟΜΑΔΑ 1η ΠΑΓΙΑ

10 ΟΙΚΟΠΕΔΑ-ΓΥΨΕΔΑ

10.00 Οικόπεδο Α

10.01 Γήπεδο Α

10.02 Οικόπεδο Β

.....

.....

11. ΚΤΙΡΙΑ

11.00 Κτίριο Α

11.01 Γραφείο Α

11.02 Κτίριο Β

11.03 Κτίριο Γ

.....

.....

11.99 Αποσβεσμένα κτίρια

12. Μηχανήματα-Λοιπά μεταφορικά μέσα

12.00 Αυτοκίνητα Λεωφορεία

12.01 Αυτοκίνητα Επιβατηγά

12.02 Μηχανήματα ΡΑΝΤΑΡ

.....

.....

12.99 Αποσβεσμένα μηχανήματα-Λοιπά
μεταφορικά μέσα

13.Πλοία

13.00 Πλοίο ΗΡΩ

13.01 Πλοίο ΕΡΜΗΣ

13.02 Πλοίο ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ

.....

.....

13.99 Αποσβεσμένα πλοία

14.Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός

14.00 Γραφεία

14.01 Χρηματοκιβώτια

14.02 Μηχανές Γραφείου

14.03 Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές

14.04 Μηχανήματα εσωτερικής επικοινωνίας

.....

.....

14.99 Αποσβεσμένα έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός

15.Προκαταβολές αγοράς κτήσης πάγιων στοιχείων

15.00 Προκαταβολές αγοράς νέου πλοίου Σ

15.01 Προκαταβολές αγοράς νέας μηχανής

ΝΤΗΖΕΛΑ πλοίου ΗΡΩ

.....

.....

16.Ασώματες ακινητοποιήσεις

16.00 Έξοδα ίδρυσης και πρώτης εγκατάστασης

.....

16.99 Αποσβεσμένες ασώματες ακινητοποιήσεις

17.....

18. Συμμετοχές και λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

18.00 Συμμετοχές σε ναυτιλιακές Α.Ε

18.01 Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις

.....

.....

19. Πρακτορεία-Υποκαταστήματα

19.00 Πρακτορείο ΠΕΙΡΑΙΑ

19.01 Πρακτορείο ΛΟΝΔΙΝΟΥ

19.02 Πρακτορείο Ν.ΥΟΡΚΗΣ

.....

.....

ΟΜΑΔΑ 2η ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ

20.....

21.....

22.....

23.....

24.....

25. Αναλώσιμα υλικά

25.00 Μικρά εργαλεία

25.01.....

25.02 Πετρέλαιο

25.03 Μαζούτ

25.04 Λοιπά Καύσιμα-Λιπαντικά

25.05 Διάφορα αναλώσιμα υλικά

.....

26. Ανταλλακτικά πάγιων στοιχείων

26.00 Αυτοκινήτων

26.01 Μηχανημάτων

.....

27.Ανταλλακτικά πλοίων

27.00 Ανταλλακτικά πλοίου ΗΡΩ

27.01 Ανταλλακτικά πλοίου ΕΡΜΗΣ

.....

.....

28.....

ΟΜΑΔΑ 3η ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

30.Πελάτες-ναυλωτές

30.00 Πελάτες-χρονοναυλωτές

30.01 Πελάτες -ναυλωτές κατά ταξίδι

30.02 Πελάτες-ναυλωτές από οφειλές από επισταλίες

30.03 Πελάτες-ναυλωτές Ελληνικό Δημόσιο

.....

.....

30.97 Επισφαλείς πελάτες

.....

30.99 Λοιποί πελάτες, λογ\σμός Επίδικων απαιτήσεων

31.Γραμμάτια εισπρακτέα

31.00 Γραμμάτια στο Χαρτοφυλάκιο σε Αρχ.

31.01 Γραμμάτια στις Τράπεζες για είσπραξη

31.02 Γραμμάτια στις Τράπεζες για εγγύηση

31.03 Γραμμάτια σε καθυστέρηση

.....

.....

30.07 Γραμμάτια στο Χαρτοφυλάκιο σε Ε.Ν.

32. Ασφαλιστές

32.00 Απαιτήσεις από αποζημιώσεις

32.01 Απαιτήσεις από οφειλόμενα ασφαλιστών

32.02 Οργανισμός αυτασφάλησης πλοιοκτητών

.....

.....

33. Χρεώστες διάφοροι

33.00 Προκαταβολές προσωπικού

.....

33.02 Δάνεια προσωπικού

33.03 Μέτοχοι ή εταίροι λ/σμός κάλυψης κεφαλαίου

.....

.....

33.12 Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις σε Ε.Ν.

33.13 Ελληνικό Δημόσιο

.....

33.18 Λ/σμοί δεσμευμένων καταθέσεων σε Ε.Ν

33.19 Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

34. Χρεώγραφα

34.00 Μετοχές εισηγμένες στο χ/ριο αξιών εσωτερικού

34.01 Μετοχές εισηγμένες στο Χρ/ριο αξιών εξωτερικού

.....

34.05 Ομολογίες Ελληνικών δανείων

.....

35. Λογ/σμοί Διαχείρισης προκαταβολών και πιστώσεων

35.00.....

35.01.....

35.03 Πάγιες προκαταβολές

.....

36.Μεταβατικοί Λογ\σμοί Ενεργητικού

- 36.00 Εξοδα επόμενων χρήσεων
- 36.01 Εξοδα χρήσεων εισπρακτέα

.....

37.....

38 Χρηματικά Διαθέσιμα

- 38.00 Ταμείο
- 38.01
- 38.03 Καταθέσεις όψης σε δρχ.

.....

- 38.05 Καταθέσεις όψης σε Ξ.Ν

.....

39.Απαιτήσεις και Διαθέσιμα Πρακτορείων -Υποκ\των

- 39.00 Απαιτήσεις από πρακτορείο ΠΕΙΡΑΙΑ
- 39.01 Απαιτήσεις απο πρακτορείο ΛΟΝΔΙΝΟΥ
- 39.02.....

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

ΟΜΑΔΑ 4η ΚΑΘΑΡΗ ΘΕΣΗ-ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ-

ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

40.Μετοχικό κεφάλαιο

- 40.00 Καταβλημένο Μ.Κ
- 40.01.....
- 40.02 Οφειλόμενο Μ.Κ



41.Αποθεματικά

- 41.00 Αποθεματικό από υπέρ το άρτιο έκδοση μετοχών

- 41.01.....
 - 41.02 Τακτικό Αποθεματικό
 -
 - 41.04 Ειδικά Αποθεματικά
 - 41.05 Εκτακτα Αποθεματικά
 -
 - 41.10 Αποθεματικά Αυτασφάλισης
-
- 42.Αποτελέσματα σε νέο
 - 42.00 Υπόλοιπο κερδών σε νέο
 - 42.01 Υπόλοιπο ζημιών σε νέο
 -
-
- 43.....
-
- 44.Προβλέψεις
 - 44.00 Προβλέψεις αποζημιώσεων προσωπικού για λόγους
εξόδου υπηρεσίας
 -
 -
 - 44.09 Λοιπές προβλέψεις εκμετάλλευσης
 -
-
- 45.Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις
 - 45.00.....
 -
 - 45.10 Τράπεζες λογ\σμοί μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων σε
δρχ.
 - 45.11 Τράπεζες λογ\σμοί μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων σε Ε.Ν
.....
 - 45.18 Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις σε εταίρους και διοι-
κούντες

45.19 Γραμμάτια πληρωτέα σε Αρχ.

45.20 Γραμμάτια πληρωτέα σε Ξ.Ν.

.....

45.22 Ελληνικό Δημόσιο-Οφειλόμενοι φόροι

45.23 Ασφαλιστικοί οργανισμοί

.....

.....

45.98 Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

46.....

47.....

48.Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις σε Πρακτορεία-Υποκαταστήματα

48.00.....

.....

49.....

ΟΜΑΔΑ 5η ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

50.Προμηθευτές

50.00 Προμηθευτές εσωτερικού

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.02 Ελληνικό Δημόσιο

.....

51.Γραμμάτια πληρωτέα

.....

.....

- 52. Τράπεζες Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
.....
.....
- 53. Πιστωτές διάφοροι
.....
.....
- 54. Εκπρόθεσμες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
.....
.....
- 55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
 - 55.00 ΝΑΤ
 - 55.01 Λοιπά Ταμεία Κύριας Ασφάλισης
 - 55.02 Επικουρικά Ταμεία
 -
- 56. Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού
 - 56.00 Έσοδα επόμενων χρήσεων
 - 56.01 Έξοδα πληρωτέα
- 57. Ναυλομεσίτες
 - 57.00 Ναυλομεσίτες εσωτερικού
 - 57.02 Ναυλομεσίτες εξωτερικού
 -
- 58. Επισκευαστές
 - 58.00 Επισκευαστές εσωτερικού
 - 58.01 Επισκευαστές εξωτερικού
 -

59.Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις πρακτορείων Υπ\των

.....

.....

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΟΜΑΔΑ 6η ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (ΞΗΡΑΣ)

60.Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

60.00 Τακτικές αποδοχές

60.01 Οικογενειακά επιδόματα

60.02 Αμοιβές υπερωριακής απασχόλησης

.....

60.30 Εργοδοτικές εισφορές

.....

61.Αμοιβές έξοδα τρίτων

61.00 Αμοιβές συνεδριάσεων μελών Δ.Σ

62.Παροχές τρίτων

62.00.....

.....

62.03 Τηλεπικοινωνίες

62.04 Ενοίκια

62.05 Ασφάλιστρα μέσω ξηράς

63.Φόροι και τέλη

64.Διάφορα έξοδα

64.00.....

64.01. Έξοδα ταξιδίων

.....

64.05 Συνδρομές -Εισφορές

65.Τόκοι και συναφή έξοδα

66.Αποσβέσεις

66.00.....

66.01 Αποσβέσεις κτιρίων

66.02 Αποσβέσεις μηχανημάτων

66.03 Αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

66.04 Αποσβέσεις επίπλων και λοιπού εξοπλισμού

66.05.....

66.06 Αποσβέσεις ασώματων ακινητοποιήσεων

67.....

68.....

69.Οργανικά έξοδα Πρακτορείων -Υποκ\των.

ΟΜΑΔΑ 7η ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΣΗΡΑΣ)

50.Προμηθευτές

70.....

71.....

72.....

73.....

74.Επιχορηγήσεις από άγονες γραμμές

75.Εσοδα παρεπόμενων ασχολιών

75.00.....

75.01 Προμήθειες-Μεσιτείες

76.Εσοδα Κεφαλαίου

76.00 Εσοδα από συμμετοχές

76.01 Εσοδα χρεογράφων

76.03 Λοιποί πιστωτικοί τόκοι

.....

77.....

78.....

79.Οργανικά έσοδα Πρακτορείων-Υποκ\των

ΟΜΑΔΑ 8η ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

80.Γενική Εκμετάλλευση

80.00 Αποτελέσματα εκμετάλλευσης πλοίου ΗΡΩ

80.01 Αποτελέσματα εκμετάλλευσης πλοίου ΕΡΜΗΣ

80.02 Αποτελέσματα εκμετάλλευσης πλοίου ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ

81.Εκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα

82.Εξοδα και έσοδα προηγούμενων χρήσεων

.....

86.Αποτελέσματα χρήσης

87.....

88.Αποτελέσματα προς διάθεση

89.Ισολογισμός

89.00 Ισολογισμός ανοίγματος χρήσης

89.01 Ισολογισμός κλεισίματος χρήσης.

ΟΜΑΔΑ 10η ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΗΣ

01.Αλλότρια περιουσιακά στοιχεία

02.Χρεωστικοί λογ\σμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών

03.Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις

04.Διάφοροι λογ\σμοί πληροφοριών χρεωστικοί

05.Δικαιούχοι αλλότριων περιουσιακών στοιχείων

06.Πιστωτικοί λογ\σμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών

07.Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις

08.Διάφοροι λογ\σμοί πληροφοριών πιστωτικοί

09.Λογ\σμοί Πρακτορείων-Υποκαταστημάτων

(Αναλύεται όπως και οι πρωτοβάθμιοι σε λογ\σμούς τάξης ενεργητικού και παθητικού.)

ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

(Λογαριασμοί που τηρούνται για κάθε πλοίο χωριστά)

Κάθε πλοίο παίρνει ένα σύμβολο (από το αρχικό του ονόματος του ή άλλο) το οποίο χρησιμοποιείται ως δείκτης για όλους τους λογ\σμούς προς αποφυγή σύγχυσης,Α.χ στο πλοίο Ηρως (Heros) δίδεται το σύμβολο Η.

90.ΠΑΓΙΟ ή ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

90.00 Εξοδα Διοίκησης

90.00.00 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού (βλ.60)

01.Αμοιβές τρίτων (βλ.61)

02.Παροχές τρίτων (βλ.62)

03.Φόροι και τέλη (βλ. 63)

04.Διάφορα έξοδα (βλ. 64)

05.....

06.Αποσβέσεις ξηράς (βλ. 66)

07.....

08.....

09.Έξοδα πρακτορείων Υποκ.(βλ. 69)

.....

90.00.05 Τόκοι δανείων για αγορά ή ναυπήγηση πλοίων (βλ.65)

90.01 Αποσβέσεις πλοίου

90.01.00 Αποσβέσεις σκάφους

01 Αποσβέσεις μηχανής

02.Αποσβέσεις επιστημονικών οργάνων

03 Επίπλων και λοιπού εξοπλισμού

91.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ)

91.00 Μισθοδοσία πληρώματος

91.00:00 Τακτικοί μισθοί

01.Υπερωρίες

02 Επιδόματα

03.Άδειες

04.Επιδόματα υπερευαισθησίας υπηρεσίας

05.Αποζημιώσεις

01.....

10.Εισφορές εργοδοτικές σε Ασφαλιστικούς
οργανισμούς προσωπικού

91.01 Ασφάλιστρα πλοίου

91.01.00 Ασφάλιστρα σκάφους και μηχανής

01.Ασφάλιστρα πολεμικών κινδύνων

02.Ασφάλιστρα ναύλων

03.Ασφάλιστρα για διαφεύγοντα κέρδη

91.02 Εισφορές σε Ρ και Clubs

91.02.00 Τακτικές εισφορές

01.Συμπληρωματικές εισφορές

91.03.Αλλα έξοδα προσωπικού πλοίου

91.03.00.Εξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης

01.Εξοδα παλιννοστήσεων

02.Εξοδα αποζημίωσης για ασθενείς

91.04.Αλληλασφάλιστρα

91.05 Εξοδοι επισκευών

91.06 Δαπάνες συντήρησης

91.06.00 Δαπάνες συντήρησης σκάφους

01.Δαπάνες συντήρησης μηχανής σκάφους

02.Δαπάνες συντήρησης μηχανής άγκυρας

03.Δαπάνες συντήρησης επιστημονικών οργάνων

04.Δαπάνες συντήρησης σωστικών μέσων

91.07.....

91.10 Καύσιμα και λιπαντικά

- 91.10.00 Πετρέλαιο ΝΤΗΖΕΛ
 - 01.Κυλινδρέλαιο
 - 02.Αξονέλαιο κλπ.
 - 03.Νερό μηχανής
 -

- 91.20.Τρόφιμα

- 91.21.Ποτά-τσιγάρα

- 91.22.Εξοδα καθαριότητας (πλυστικά κλπ.)

- 91.30 Εξοδα λιμένος φόρτωσης

- 91.31 Εξοδα λιμένος εκφόρτωσης

- 91.32.Διόδια

- 91.33 Εξοδα πετρέλευσης

- 91.34.Εξοδα επιτάχυνσης φορτοεκφόρτωσης

- 91.40.Λιμενικά και λοιπά τέλη

- 91.41 Δικαιώματα χρήσης πλοηγών και ρυμουλκά

- 91.42.Πρακτορειακά έξοδα

-
- 91.98 Διάφορα άλλα έξοδα

95.ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

95.00 Εκμετάλλευση πλοίου ΗΡΩ

95.00.00.Ταξίδι Νο 1

01.Ταξίδι Νο 2

95.01 Εκμετάλλευση πλοίου ΕΡΜΗΣ

95.01.00 Ταξίδι Νο 1

01 Ταξίδι Νο 2

95.02 Εκμετάλλευση πλοίου ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ

95.02.00 Ταξίδι Νο 1

01.Ταξίδι Νο 2

95.03.....

.....

97.ΕΣΟΔΑ ΠΛΟΙΟΥ

97.00 Ναύλοι

97.00.00 Ναύλος Ταξιδιού Νο...από ...μέχρι...

01.Ναύλος ταξιδιού Νο...από....μέχρι...

97.01.Μισθώματα χρονοναυλώσεων

97.01.00 Μίσθωμα χρονοναύλωσης από...μέχρι.....

97.02 Σταλίες

97.02.00 Σταλίες Ταξιδιού Νο.... από.... μέχρι....

97.03 Επισταλές (σταλίες υπεραναμονής)

97.03.00 Επισταλίες Ταξιδιού Νο.... από μέχρι....

97.04. Νεκρός ναύλος

97.05.....

.....

98.ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΞΗΡΑΣ (βλ. ομάδα 7η)

ΕΞΟΔΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ

- Α.ΠΑΓΙΑ (βλέπε λογ. 90 του Σχεδίου Λογισμών εκμελσης πλοίου)
- Β.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ (βλέπε λογ. 91 του Σχεδίου Λογισμών εκμλσης πλοίου , αλλά μειωμένα κατά πολύ)
- Γ.ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ (βλέπε λογ. 91 του Σχεδίου Λογισμών εκμελσης πλοίου, αλλά μειωμένα κατά πολύ)
- Δ.ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ (βλέπε λογ. 91 του σχεδίου Λογισμών εκμελσης πλοίου, αλλά μειωμένες κατά πολύ)
- Ε.ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ (βλέπε λογ. 91 του Σχεδίου Λογισμών εκμελσης πλοίου , αλλά μειωμένες κατά πολύ.

Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΚΑΘΕ ΤΑΞΙΔΙΟΥ, ΠΛΟΙΟΥ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Ομάδα 6η	Πάγιο ή σταθερό κόστος (λ.90)	95.ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ
(εξοδα ξηράς)	Λειτουργικό κόστος πλοίου (λ.91)	95.00 Εκμ\ση πλοίου ΗΡΩ 95.00.00 Ταξίδι Νο1 01 Ταξίδι Νο2
Ομάδα 7η	Οργανικά έσοδα ξηράς (λ.98)	
(έσοδα ξηράς)	Λειτουργικά έσοδα πλοίου (. 97)	95.01 Εκμ\ση πλοίου ΕΡΜΗΣ

80.ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

80.00 Αποτ\τα εκμετ\σης πλοίου ΗΡΩ

80.01 Αποτ\τα εκμετ\σης πλοίου ΕΡΜΗΣ

80.02 Αποτ\τα εκμετ\σης πλοίου ΠΟΣΕΙΔΩΝ

81.ΕΚΤΑΚΤΑ ΚΑΙ ΑΝΟΡΓΑΝΑ ΑΠΟΤ\ΤΑ

82.ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

86.ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ

89.ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

88.ΑΠΟΤ\ΤΑ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ

Λογιστική κόστους - Σύνδεση αυτής με την Γενική
Λογιστική.

Κατά τρεις τρόπους είναι δυνατό η λογιστική κόστους να συνδέεται με την Γενική λογιστική α) Με την πλήρη ενοποίηση της λογιστικής κόστους με τη γενική λογιστική β) με την ημιενοποίηση αυτών και γ) με την εφαρμογή αυτόνομης αναλυτικής λογιστικής (κόστους).

Στην περίπτωση της πλήρους ενοποίησης της λογιστικής κόστους με την Γενική λογιστική λειτουργούν από κοινού οι λογισμοί των δύο αυτών κλάδων και από τη συλλειτουργία αυτή γίνεται εφικτός ο προσδιορισμός μόνο των αναλυτικών αποτελεσμάτων, αποκλειόμενης της κατάρτισης λογαριασμού εκμετάλλευσης με ανάλυση των δαπανών κατ' είδος. Στην Γενική λογιστική εντάσσονται οι λογισμοί: 1) ισολογισμός (ενεργητικού, παθητικού, καθαρής περιουσίας) 2) δαπανών κατ' είδος 3) εσόδων συγκεντρωτικά και 4) εκτάκτων ζημιών και κερδών. Στην λογιστική κόστους εντάσσονται, οι λογισμοί: 1) διαρκούς απογραφής 2) κόστους κατά λειτουργία και φορέα και 3) αναλυτικών αποτελεσμάτων κατ' αγαθό (πλοίο ή υπηρεσία). Η ενοποίηση πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε ο λογισμός εκμετάλλευσης να έχει την μορφή:

ΕΣΟΔΑ	XXXX
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ	<u>XXXX</u>
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	XXXX
ΜΕΙΟΝ: ΕΣΟΔΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	XXXX
ΓΕΝΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	<u>XXXX</u>
ΚΕΡΔΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	

Στην περίπτωση της ημιενοποιημένης λογιστικής κόστους και γενικής Λογιστικής γίνεται ανάλυση του κατά λειτουργία

κόστους σε δαπάνες κατ' είδος. Στην τρίτη περίπτωση της αποκέντρωσης λογιστικής κόστους τηρούνται οι λογ\σμοί κατά πλοίο και ταξίδι ο αριθμός των οποίων ποικίλει. Εφαρμόζεται σχετικά με τρεις τεχνικές: α) την συγκέντρωση μόνο των λογαριασμών κόστους παραγωγής β) της συγκέντρωσης των λογ\σμών κόστους παραγωγής και των λογ\σμών των πάγιων στοιχείων της επιχείρησης και γ) της συγκέντρωσης όλων των λογ\σμών του κόστους συμπεριλαμβανομένων ή μη των λογ\σμών των πάγιων στοιχείων. Για τη λογιστική κόστους σημασία έχουν ορισμένες ομάδες λογ\σμών του "Σ.Λ.Ν.Ε" όπως είναι 1) οι λογαριασμοί αποθεμάτων 2) Οι λογ\σμοί δαπανών κατ'είδος 3) Οι λογ\σμοί εσόδων κατ' είδος και 4) οι λογ\σμοί αποτελεσμάτων.

ΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ Ν.ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Τα τηρούμενα για την επιχείρηση λογιστικά βιβλία ή επιβάλλονται από τον νόμο ή τηρούνται κατ' επιλογή και κρίση του έχοντος την ευθύνη της οργάνωσης του λογιστηρίου της επιχείρησης. Στην Ελλάδα ο Κ.Φ.Σ επιβάλλει όπως ανάλογα με την κατηγορία στην οποία εντάσσονται η επιχείρηση να τηρεί ορισμένα βιβλία. Οι ανώνυμες εταιρείες εντάσσονται στην Γ' κατηγορία για την οποία επιβάλλεται η τήρηση των ακόλουθων βιβλίων. 1) Ημερολόγιο Ταμείου, διαφόρων πράξεων, και συγκεντρωτικού 2) Γενικού καθολικού με ορισμένους περιληπτικούς λογ\σμούς 3) Αναλυτικό καθολικό για κάθε περιληπτικό 4) βιβλί απογραφών και ισολογισμού και 5) βιβλίο αποθήκης και βιβλίου παραγωγής. Για τις Ν.Ε καμμιά συγκεκριμένη υποχρέωση τήρησης βιβλίων δεν υπάρχει γιατί τα βιβλία τους δεν υπόκεινται σε

φορολογικό έλεγχο , γιατί τα αντικείμενα εκμετάλλευσης τους φορολογούνται αυτοτελώς ανεξάρτητα από την πραγματοποίηση κερδών ή ζημιών με βάση την χωρητικότητα τους κατά κόρο. Επομένως για τις Ελληνικές Ν.Ε υπάρχει θέμα μόνο εσωτερικού ελέγχου και λογιστικής οργάνωσης για την τήρηση των λογιστικών βιβλίων. Πολλές Ν.Ε τηρούν τα βιβλία που ορίζονται από τον Κ.Φ.Σ όμως τηρούν και άλλα βιβλία όπως 1. Το βιβλίο κίνησης πλοίου, το οποίο τηρείται για κάθε πλοίο χωριστά και έχει διάφορες στήλες που αφορούν την κίνηση του πλοίου (τόπος , χρόνος απόπλου, μεταφερόμενη ποσότητα κ.α). 2) βιβλίο ή βιβλία αναλώσεων (για καύσιμα , λιπαντικά, τρόφιμα κ.λ.π) 3) Μητρώο πληρωμάτων και βιβλίο μισθοδοσίας και 4) βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανόμενων δικαιολογητικών από διάφορες προελεύσεις κυρίως δε από τα πλοία και διάφορα άλλα μέρη του κόσμου.

ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Όταν το ναυλωτικό τμήμα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης υπολογίζει την αναλογία του κέρδους ή και της ζημίας που θα προκύψει από εναλλακτικές λύσεις απασχόλησης ενός πλοίου ή καλύτερα από διαφορετικές ναυλώσεις, πρέπει πρώτα απ'όλα να εκτιμήσει σωστά το αναμενόμενο συνολικό κόστος και την αναμενόμενη συνολική πρόσοδο από τις ναυλώσεις αυτές. Είναι ευνόητο πως το κόστος της παραγωγής μιας ναυτιλιακής υπηρεσίας, ως πούμε ενός κυκλικού ταξιδιού εξαρτάται από τις αγοραίες τιμές των συντελεστών που θα χρησιμοποιηθούν στο ταξίδι αυτό. Εάν οι τιμές αυτές αντανακλούσαν επαρκώς το κόστος της χρησιμοποίησης των συντελεστών αυτών σ'άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας τότε θα μπορούσαμε να πούμε ότι κατά κάποιο τρόπο στις αποφάσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης σχετικά με τις ναυλώσεις λαμβάνεται υπόψη και η κοινωνική αξία των σπανίζοντων πλουτοπαραγωγικών πόρων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Όμως είναι φανερό ότι για μια σειρά από λόγους, η υπόθεση αυτή δεν είναι ρεαλιστική. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη της διαφοροποίησης ανάμεσα στο ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος της παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ: Το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης για την παραγωγή υπηρεσιών μας δίνει ιδέα του κόστους ευκαιρίας για τους σπανίζοντες πλουτοπαραγωγικούς πόρους που χρησιμοποιούνται από την επιχείρηση αυτή. Στην προκειμένη περίπτωση το νόημα του κόστους ευκαιρίας για την επιχείρηση πρέπει να βασίζεται στις εναλλακτικές λύσεις που είναι διαθέσιμες σε αυτή για την χρησιμοποίηση ενός πόρου ή καλύτερα μιας ποσότητας ενός συντελεστού

παραγωγής. Ως γνωστό, συνήθως το ιδιωτικό κόστος της επιχείρησης βασίζεται στην τιμή της αγοράς από την επιχείρηση των συντελεστών της παραγωγής ή από την τιμή που μπορεί να επιτύχει η επιχείρηση πουλώντας σ' άλλες επιχειρήσεις συντελεστές της παραγωγής που σ' άλλες επιχειρήσεις συντελεστές της παραγωγής που ανήκουν σ' αυτή ή που χρησιμοποιούνται απ' αυτή.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ: Το κοινωνικό κόστος των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιεί η επιχείρηση μας δείχνει το κόστος ευκαιρίας των συντελεστών αυτών για την κοινωνία στο σύνολό της. Επομένως η εκτίμηση αυτού του κόστους ευκαιρίας πρέπει να βασίζεται στους εναλλακτικούς τρόπους ευκαιρίας πρέπει να βασίζεται στους εναλλακτικούς τρόπους χρήσης των συντελεστών αυτών που είναι δυνατή να υπάρχουν σε μια ολόκληρη κοινωνία. Με άλλα λόγια εάν μια ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί σπανίζοντες πλουτοπαραγωγικούς πόρους που μπορεί να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά από την παγκόσμια κοινότητα των εθνών, ή από τα έθνη μιας ορισμένης περιοχής, τότε το κοινωνικό κόστος αυτών των συντελεστών αντανακλάται από την αξία ή τιμή που θα έχουν εάν χρησιμοποιηθούν με το καλύτερο δυνατό εναλλακτικό δυνατό τρόπο από το κοινωνικό περιβάλλον.

Η κοινωνική αξία των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιούνται από μια επιχείρηση μετριέται από την αξία της χρησιμοποίησής τους σ' άλλες εναλλακτικές παραγωγικές διαδικασίες, ενώ η αξία των συντελεστών αυτών για την ίδια την επιχείρηση αντανακλάται στο ιδιωτικό κόστος ή τις δαπάνες της για την χρησιμοποίησή τους.

Εάν υπάρχει διαφορά μεταξύ των δύο, δηλαδή του ιδιωτικού και του κοινωνικού κόστους για την παραγωγή

ναυτιλιακών υπηρεσιών, αυτό σημαίνει ότι οι επιλογές της επιχείρησης μπορεί να μην αντανακλούν το συνολικό συμφέρον. Όταν υπάρχουν διαφορές μεταξύ του ιδιωτικού και του κοινωνικού κόστους για την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών, τότε υπάρχει ανάγκη για κρατική ή διεθνή ρύθμιση στην λειτουργία των διαφόρων ναυλαγορών. Από κοινωνική άποψη μια συγκεκριμένη ένδειξη δυσλειτουργίας ενός συστήματος ελεύθερης ναυλαγοράς θα υπάρχει εάν οι σχέσεις τιμής και προσόδου μερικών ή όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην ναυλαγορά αυτή είναι όπως περιγράφονται παρακάτω:

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ < ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ > ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Ένα συγκεκριμένο παράδειγμα θα μας βοηθήσει να αντιληφθούμε καλύτερα τις υπάρχουσες διαφορές μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους στον υγρό χώρο του πλανήτη μας:

α) Ας πούμε ότι ένα εργοστάσιο εκχύνει τα βιομηχανικά του απόβλητα σ' ένα ποτάμι. Η ρύπανση που προκύπτει από την ενέργεια αυτή συντελεί στην καταστροφή της θαλάσσιας ζωής και ειδικά των ψαριών που ζουν ή μεταναστεύουν στο ποτάμι για να πολλαπλασιασθούν. Αποτέλεσμα αυτής της καταστροφής είναι η απόφαση των κοινοτήτων που ζουν στο ποτάμι να εγκαταστήσουν μηχανισμούς χημικού καθαρισμού του νερού. Στην προκειμένη περίπτωση το ιδιωτικό κόστος της επιχείρησης που χρησιμοποιεί το ποτάμι για τα απόβλητά της ισούται σχεδόν με το μηδέν αφού η επιχείρηση δεν χρησιμοποιεί το ποτάμι για κανένα άλλο σκοπό και δεν πληρώνει τίποτα για την διατήρησή του σ' ένα ανεκτό επίπεδο ρύπανσης. Όμως το κοινωνικό κόστος στο συγκεκριμένο αυτό παράδειγμα θα ισούται με την τιμή της ποσότητας των

ψαριών που καταστράφηκαν συν το κόστος των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιήθηκαν για την εγκατάσταση του μηχανισμού καθαρισμού του ποταμού. Σχετικά με το παράδειγμα αυτό θα πρέπει να σημειώσουμε τα παρακάτω:

1. Οτι το κοινωνικό κόστος της χρησιμοποίησης του ποταμού από το εργοστάσιο για την απόρριψη των αποβλήτων του είναι πολύ μεγαλύτερο απ' ότι θα ήταν το κόστος χημικού καθαρισμού του ποταμού που ρυπάνθηκε από το εργοστάσιο.

2. Και ότι τα παραπάνω αφορούν μια βραχυπρόθεσμη εκτίμηση του κοινωνικού κόστους που δεν λαμβάνει υπόψη της την αυξανόμενη πάνιδα του υγρού χώρου του πλανήτη μας.

β) Ας υποθέσουμε ότι από μια πηγή πετρελαίου εκχύνεται ορισμένη ποσότητα αυτής της ενεργειακής ύλης στη θάλασσα. Το ιδιωτικό κόστος της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται την πετρελαϊκή αυτή πηγή θα ισούται με το μηδέν. Όμως το κοινωνικό κόστος μπορεί να είναι πολύ υψηλό όπως θα δούμε και αργότερα. Για να εκτιμηθεί σωστά θα πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του τις καταστροφές που θα προκύψουν στις γειτονικές ακρογιαλιές, στα οστρακοειδή, τα ψάρια και τα πτηνά, τις απώλειες της τυχόν υπάρχουσας τουριστικής βιομηχανίας.

Οι κύριες αιτίες που συντελούν στην διαφορά μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών μπορεί να εντοπισθούν εάν έχουμε υπόψη μας τα παρακάτω φαινόμενα:

α. Τη ρύπανση του υγρού χώρου του πλανήτη μας που προέρχεται από τα πλοία.

β. Τα ναυτικά ατυχήματα.

γ. Την απώλεια ζωής,

δ. Την ναυταπάτη,

ε. Τη συμφόρηση σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές.

Προφανώς τα παραπάνω φαινόμενα όταν προέρχονται από

την διαδικασία της παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών συντελούν στην δημιουργία της διαφοράς μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους. Και τούτο γιατί έχουν τις παρακάτω αρνητικές επιπτώσεις:

α. Τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με όλες τις συνέπειές της.

β. Την απώλεια ανθρώπινης ζωής.

γ. Το κόστος που δημιουργούν στις επιχειρήσεις και γενικά στην παγκόσμια κοινότητα των εθνών οι ναυταπάτες.

δ. Την απώλεια χρόνου στην παραγωγική διαδικασία.

Είναι ευνόητο ότι τα φαινόμενα που προαναφέραμε μπορεί να είναι συντελεστές στοιχείων κοινωνικού κόστους που θα χρειάζεται να ταξινομηθούν σε μια ή περισσότερες από τις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν. Π.χ ένα ναυτικό ατύχημα μπορεί να συντελέσει και την αύξηση της θάλασσιας ρύπανσης και στην απώλεια ζωής. Όμως εκτός από τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα υπάρχουν και άλλες αιτίες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που τα αίτιά τους πρέπει να αναζητηθούν στις χερσαίες βιομηχανίες, στην αγροτική βιομηχανία καθώς επίσης και στους πολεμικούς στόλους.

Από τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν σχετικά με την διάσταση μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους ο νέος οικονομολόγος μπορεί εύκολα να συμπεράνει ή να ανακαλύψει μεθόδους εκτίμησης του κοινωνικού κόστους στην βραχυπρόθεσμη περίοδο. Εκείνο όμως που είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ή και ορισμένες φορές αδύνατο στην ιστορική περίοδο είναι το μακροπρόθεσμο κοινωνικό κόστος παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η βασική δυσκολία για την εκτίμηση του μακροπρόθεσμου κοινωνικού κόστους στο ναυτιλιακό τομέα -εκτός από το γεγονός ότι δεν υπάρχει μηχανισμός τιμής- προέρχεται από την αυξανόμενη σπάνιδα των πλουτοπαραγωγικών πόρων του θαλάσσιου χώρου στο σύνολό του

που τώρα μόλις αρχίζει να συνειδητοποιείται. Παρά το γεγονός ότι η συνειδητοποίηση του οικολογικού προβλήματος από τους λαούς σε ορισμένες ναυτιλιακές περιοχές έχει αυξηθεί πρόσφατα, κυρίως σαν συνέπεια μερικών γνωστών οικολογικών καταστροφών που προξενήθηκαν από δεξαμενόπλοια, μπορούμε να πούμε με κάποια βεβαιότητα, ότι, δυστυχώς, σε παγκόσμια κλίμακα η αντίληψη για το απεριόριστο της προσφοράς του χώρου συνεχίζεται να υπάρχει τουλάχιστον όσον αφορά το θαλάσσιο χώρο.

Είναι γεγονός ότι όλοι μας συνεχίζουμε ακόμα να νομίζουμε πως μια πετρελαιοκηλίδα στο πέλαγος αποτελεί ένα γεγονός τοπικής σημασίας, με άλλα λόγια μια μικρή "εξωτερική επίδραση" στο περιβάλλον, που δεν μπορεί να αλλοιώσει τη φύση του. Έτσι συνεχίζουμε να νομίζουμε. Η αλήθεια όμως μπορεί να βρίσκεται κοντύτερα στην ακριβώς αντίθετη περίπτωση.

Εάν προς στιγμή υποθέταμε ότι διατηρούνταν το υπάρχον STATUS QUO όσον αφορά την ανθρώπινη και επιχειρηματική συμπεριφορά για το θαλάσσιο περιβάλλον και ότι οι διεθνείς θαλάσσιοι οδοί παρέμεναν οι ίδιες στο μέλλον, τότε θα ήταν ρεαλιστικό να διαπιστωθεί ότι με την συνέχιση του καθεστώτος ανυπαρξίας κυβερνητικής ή διεθνούς ρύθμισης, οι εξωτερικές επιδράσεις των ναυτιλιακών βιομηχανιών θ' αυξηθούν σε επικίνδυνα από οικολογική άποψη σημεία. Σε μια τέτοια κατάσταση θα γινόταν αντιληπτό, αλλά πολύ αργά ότι το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί ένα σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο που ανήκει στην παγκόσμια κοινότητα των εθνών και ότι για να περιορίσουμε το μέγεθος των εξωτερικών επιδράσεων σε ανεκτά επίπεδα, αυτές πρέπει να εσωτερικοποιηθούν το συντομότερο με τον ένα τρόπο ή τον άλλο στους μηχανισμούς των ναυλαγορών και των κρατικών λογαριασμών.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΕΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ως γνωστό ρύπανση είναι η εκβολή ουσιών ή ενέργειας στο περιβάλλον από τον άνθρωπο σε ποσότητες τέτοιες που συντελούν στην καταστροφή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και της υγείας της παγκόσμιας κοινότητας των εθνών.

Κατά συνέπεια με τον όρο θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία εννοούμε τις παραπάνω αρνητικές επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον που προέρχονται από την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρηματικών ναυτιλιακών μονάδων.

Με τον όρο "Δυνητική ρύπανση" θα εννοούμε την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και η οποία μπορεί θεωρητικά να υπάρξει σε μια δεδομένη χρονική περίοδο και με τον όρο "Ανεκτό επίπεδο ρύπανσης" εννοούμε εκείνο το επίπεδο ρύπανσης στο οποίο το κόστος καταπόλεμησης της τελευταίας μονάδας ρύπανσης είναι ίσο με την ωφέλεια που απολαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα από την εξάλειψή της.

Γενική ταξινόμηση: Την ρύπανση που προέρχεται από την εκμετάλλευση των πλοίων που ανήκουν σε διάφορες επιχειρήσεις υπό διαφορετικές σημαίες μπορεί να ταξινομήσουμε σε:

- α) Λειτουργική ρύπανση (OPERATIONAL DISCHARGE)
- β) Ρύπανση που προέρχεται από ατυχήματα (ACCIDENTAL POLLUTION)

Λεπτομερέστερη ταξινόμηση: Μια λεπτομερέστερη ταξινόμηση της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία και που δείχνει πιο συγκεκριμένα τις πηγές της είναι η παρακάτω:

α) ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

- 1. Δεξαμενόπλοια που διαθέτουν δεξαμενές απορριμάτων

(ή σύστημα LOT)

2. Δεξαμενόπλοια χωρίς δεξαμενές απορριμάτων
3. Σεντίνες διαφόρων σκαφών
4. Δεξαμενισμοί
5. Σημεία υποδοχής (φορτοεκφορτώσεων)

β) ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

1. Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων
2. Ατυχήματα άλλων σκαφών

Μια από τις βασικές αιτίες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι υδρογονάνθρακες που εισέρχονται στην θάλασσα τόσο από επίγειες όσο και από θαλάσσιες πηγές. Οι αρνητικές επιδράσεις ή συνέπειες από τη θαλάσσια ρύπανση είναι προφανώς θέμα διεπιστημονικής μελέτης. Παρά τις σχετικές μελέτες που έχουν γίνει φαίνεται να μην υπάρχει ακόμη ομοφωνία. Όμως κατά γενική ομολογία προκύπτει ότι υπάρχουν σοβαρότατες συνέπειες:

- α) Στην θάλασσα ζωή
- β) Στις παράκτιες κοινότητες όπου ο βαθμός ρυπάνσεως είναι μεγάλος.
- γ) Στην βιομηχανία της αλιείας
- δ) Στην τουριστική βιομηχανία
- ε) Στην υγεία και στην ποιότητα της ζωής της παγκόσμιας κοινότητας των εθνών.

Από ορισμένες ιδέες που έχουν δει το φως της δημοσιότητας προκύπτει ότι η δυνητική ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία μπορεί να είναι τέτοιου μεγέθους που να σημαίνει το τέλος της ανθρώπινης ζωής για μεγάλο μέρος της γης. Για τον λόγο αυτό διάφορες ναυτιλιακές χώρες ίδρυσαν επιτροπές και οργανισμούς για την προστασία της θάλασσας από την μόλυνση των πετρελαιοειδών. Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το κόστος της αποφυγής της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος της προερχόμενης από

τα πλοία και αυτό της καταπολέμησής της αφορά την παγκόσμια ναυτιλία και πρέπει να εσωτερικοποιηθεί στα πλαίσια της βιομηχανίας αυτής. Έτσι το κόστος αυτό θα μπορέσει να αντιμετωπισθεί και να ελαχιστοποιηθεί με την λήψη συγκεκριμένων μέτρων ρύθμισης σε διεθνή κλίμακα.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα ναυτικά ατυχήματα αποτελούν μεγάλη πηγή κοινωνικού κόστους.

Η κατάσταση όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα στην περίπτωση ορισμένων σημαιών δεν είναι καθόλου ικανοποιητική. Αλλά επίσης και σε παγκόσμια κλίμακα η κατάσταση δεν είναι ικανοποιητική (ο πίνακας που παραθέτουμε μας δείχνει το μέγεθος των ναυτικών ατυχημάτων).

ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ 1976-1985

	1976	1977	1978	1979	1980
Αριθμός	345	336	473	465	387
Πλοίων					
Κόροι					
ολικής					
χωρητικό-	1,156,109	1.073.127	1.710.813	2.210.259	1.804.027
τητας					

	1981	1982	1983	1984	1985
Αριθμός πλοίων	359	402	340	327	307
Κόροι ολικής χωρητικότητας	1.238.250	1.631.930	1.472.611	2.353.941	1.7651.210

Όσο τα προβλήματα που δημιουργεί ο θεσμός των σημαίων ευκολίας, καθώς και μερικές άλλες επιχειρήσεις με γνήσιο δεσμό, όσο αφορά το νηολόγιό τους, συνεχίζουν να υπάρχουν τόσο θα συνεχίζεται και η διασπάθιση πλουτοπαραγωγικών πόρων για την τήρηση ενός MINIMUM των κανόνων ασφαλείας. Έτσι ο στόχος για την αριστοποίηση των κανόνων ασφαλείας θα παραμείνει ουσιαστικά ανύπαρκτος και το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων σε υψηλά επίπεδα. Ας σημειωθεί ότι μια σοβαρή ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να είναι πλήρως ασφαλισμένη για το πιθανό κόστος των ναυτιλιακών ατυχημάτων. Επιπρόσθετα μια σοβαρή επιχείρηση ναυλωτών θα πρέπει να είναι επίσης ασφαλισμένη για το μεταφερόμενο φορτίο. Έως εδώ και λίγα χρόνια η διεθνής νομοθεσία για την ασφαλιστική κάλυψη αναφερόταν μονάχα στις σχετικές αποζημιώσεις για την ολική ή μερική απώλεια του σκάφους ή του φορτίου και δεν γινόταν καθόλου μνεία για το ανθρώπινο κεφάλαιο που εργαζόταν στα πλοία.

Μεταπολεμικά, τουλάχιστον όσο αφορά αρκετές περιπτώσεις παραδοσιακών ναυτιλιακών χώρων, η ασφαλιστική εικόνα για την προστασία της υγείας και της ζωής των ναυτικών έχει αλλάξει. Μπορούμε να υποθέσουμε λοιπόν ότι μια σοβαρή

ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ή πρέπει να είναι καλυμμένη σε μια αλληλασφάλεια για την υγεία και τη ζωή των ναυτικών της καθώς και για άλλες τυχόν ζημίες σε τρία μέρη.

Παρ'όλα αυτά δεν μπορούμε να πούμε ότι οι εξωτερικές επιδράσεις που δημιουργούν οι τραγωγίες των ναυτικών ατυχημάτων έχουν πλήρως εσωτερικοποιηθεί στους μηχανισμούς των κυρίως ναυλαγορών. Ένα ναυτικό ατύχημα που συντελεί σε μια ολική απώλεια ή ολική τεκμαρτή απώλεια μπορεί να αποτελέσει πηγή μεγάλου μεγέθους κοινωνικού κόστους. Το μέγεθος της ατυχηματικής ρύπανσης μπορεί να είναι επίσης μεγάλο. Ο αριθμός των χαμένων ή τραυματισθέντων ναυτικών μπορεί να είναι επίσης μεγάλος. Εάν ένα ναυάγιο σημειωθεί στην είσοδο ή κοντα στην είσοδο ενός λιμανιού οι εξωτερικές επιδράσεις θα αφορούν σε μεγάλο ή μικρό βαθμό ολόκληρη την οικονομική ζωή όχι μόνο του λιμανιού αλλά και της ενδοχώρας του. Δεν είναι εύκολο να εκτιμήσει κανείς το συνολικό κόστος κάθε ναυτικού ατυχήματος. Κάτι τέτοιο θα προϋπόθετε μια άλλη μεγάλη δαπάνη.

ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι για μια σειρά από λόγους δεν υπάρχουν σε παγκόσμια κλίμακα στατιστικά δεδομένα για την απώλεια ζωής καθώς επίσης και για ατυχήματα που συντελούν στην ολική ή μερική ανικανότητα των ναυτικών κατά τη διάρκεια της εξάσκησης του επαγγέλματός τους.

Ένας από τους λόγους για αυτή την έλλειψη απαραίτητων στατιστικών δεδομένων είναι το γεγονός ότι αρκετές ναυτιλιακές χώρες και ιδιαίτερα αυτές που προσφέρουν την

ευκολία του ανοικτού νηολογίου δεν έχουν ή δεν δίνουν τα σχετικά στοιχεία σε διεθνείς οργανισμούς όπως π.χ το Διεθνές γραφείο Εργασίας (I.L.O) .θα πρέπει να τονιστεί επίσης ότι στην περίπτωση των οικονομικά ανεπτυγμένων χωρών που έχουν οργανωμένη κρατική ναυτιλιακή υποδομή τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την απώλεια ζωής στη θάλασσα είναι γνωστά και δημοσιεύονται από αυθεντικές κυβερνητικές πηγές. Αντίθετα όμως, όπως έχει ήδη τονιστεί, αυτό δεν ισχύει για τις χώρες των σημαίων ευκολίας.

Είναι φανερό ότι η ακριβής εκτίμηση του κοινωνικού κόστους της απώλειας ζωής στην θάλασσα είναι αδύνατη χωρίς πρώτα απ' όλα την ύπαρξη λεπτομερών στατιστικών δεδομένων. Εάν γνώριζε λοιπόν κανείς το παγκόσμιο σύνολο των αποζημιώσεων που πληρώνονται για τα ατυχήματα για μια χρονική περίοδο τότε θα ήταν δυνατό να υπολογιστεί το χρηματικό κόστος της απώλειας ζωής. Όχι όμως και το πραγματικό κοινωνικό κόστος.

Για να υπολογιστεί σωστά το οικονομικό κόστος της απώλειας ενός ναυτικού χρειάζεται να ληφθεί υπόψη τόσο η χρονική διάρκεια της παραγωγικής του ικανότητας για το επάγγελμά του όσο και το γεγονός ότι για την εκπαίδευση και εξέλιξή του η οικογένεια και η κοινωνία, από την οποία προέρχεται, έχουν υποστεί ένα δοσμένο κόστος. Το κόστος αυτό αυξάνεται όσο μεγαλώνει ο βαθμός της εξειδίκευσής του. Αυτά τα δύο στοιχεία είναι τα πρωταρχικά που μας αφορούν για μια ορθολογιστική προσέγγιση του οικονομικού κόστους της απώλειας ζωής του ναυτεργάτη. Μια σοβαρή δυσκολία της εκτίμησης του οικονομικού ή κοινωνικού κόστους της απώλειας ζωής των ναυτικών προέρχεται από το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλη ανισότητα στις αποδοχές τους, ως επίσης και στο κόστος της εκπαίδευσής του κ.λ.π. στις διάφορες ναυτιλιακές χώρες. Παρ' όλα αυτά λαμβάνοντας

υπόψη ότι προαναφέραμε θα πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι το οικονομικό κόστος της απώλειας ζωής στη θάλασσα πρέπει ν'α αντανακλά τις οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν στη χώρα από την οποία προέρχεται η πραγματική ναυτιλιακή επιχείρηση που απασχολεί τον ναυτικό.

Στο σημερινό στάδιο της διεθνοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι ούτε επιστημονικά ούτε ηθικά σωστό το κόστος της απώλειας ζωής ενός ναυτικού που προέρχεται π.χ από την Φορμόζα ή την Κέννυα ή κάποια άλλη αναπτυσσόμενη χώρα, στην οποία μπορεί να μην υπάρχει σχετική νομοθεσία, να ισούται με το μηδέν, ενώ το χρηματικό κόστος της απώλειας της ζωής ενός ναυτικού που προέρχεται από τις ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες όπως π.χ Η.Π.Α να ισούται ή να είναι μεγαλύτερο από το χρηματικό κόστος της απώλειας ζωής πολλών ναυτικών που προέρχονται από άλλες ναυτιλιακές χώρες με χαμηλότερη οικονομική ανάπτυξη.

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗΣ

Ας σημειωθεί κατ' αρχήν ότι οι εξωτερικές επιδράσεις που συντελούν στην δημιουργία ενός κοινωνικού κόστους μπορεί να προέρχεται τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και από την πλευρά της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Αλλά στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να προστεθεί ακόμα ότι οι ρίζες ενός κοινωνικού φαινομένου όπως η πειρατεία ή η ναυταπάτη μπορεί να είναι εντελώς εξωγενείς ως προς τις ναυτιλιακές βιομηχανίες.

Η παρανομία στην θάλασσα υπάρχει απο τους αρχαίους χρόνους, γίνεται ιδιαίτερα αισθητή στην μερκαντιλιστική περίοδο και συνεχίζεται ακόμα μέχρι τις μέρες μας που ευρίσκεται άλλοτε σε έξαρση όπως πρόσφατα και άλλοτε σε ύφεση. Ο όρος ναυταπάτη είναι σχετικά νέος στην διεθνή ναυτιλιακή φιλολογία. Παλαιότερα με τις λέξεις παρανομία, επίθεση, λεηλασία, πειρατεία, κλοπή φορτίου κ.λ.π. εννοούσαμε ότι εννοούμε σήμερα με τον όρο ναυταπάτη. Επίσης ο όρος ναυταπάτη σχετίζεται με ανέντιμες πράξεις στην χρήση των πλοίων που μεταφέρουν φορτίο είτε με την εξαπάτηση εκείνων που χρηματοδοτούν τις σχετικές συναλλαγές, είτε με την εξαπάτηση εκείνων που ασφαλίζουν και τα πλοία και τα φορτία. Η καλύτερη ταξινόμηση του φαινομένου της ναυταπάτης είναι αυτή που τις διακρίνει σε τέσσερις τύπους οι οποίοι είναι:

- α) Απάτες που γίνονται με την βοήθεια εγγράφων.
- β) Απάτες που συνδέονται με την ναύλωση του πλοίου.
- γ) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου
- δ) Κλοπές του φορτίου.

Πρόσφατα, ορισμένοι ειδικοί, στον όρο ναυταπάτη συμπεριλαμβάνουν και το φαινόμενο της πειρατείας, το οποίο επίσης βρίσκεται σε έξαρση τις δύο τελευταίες δεκαετίες.

Ενώ δεν υπάρχει αμφιβολία ότι όπως έχει αποδειχτεί το φαινόμενο της πειρατείας συντελεί στην απώλεια ζωής και πλουτοπαραγωγικών πόρων, νομίζουμε ότι η προέλευσή του οφείλεται σε λόγους εξωγενείς, όσον αφορά τις κύριες ναυλαγορές.

Όμως, εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες υπάρχουν και ναυταπάτες με άλλους τρόπους όπως π.χ εκτροπή από την κανονική πορεία ενός πλοίου και η κλοπή του φορτίου, η υπερτιμολόγηση των φορτίων, οι εμπρησμοί των φορτίων κλπ.

Παρακάτω παραθέτουμε ένα πίνακα που αναφέρεται στις περιπτώσεις ναυταπάτης για τα έτη 1977-81 που σχετίζονταν με πλοία υπό τις παρακάτω σημαίες:

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗΣ

ΣΗΜΑΙΑ	ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ
Ελληνική.....	46
Παναμά.....	32
Κύπρου.....	16
Ισπανίας.....	17
Λιβερτίας.....	5
Ινδίας.....	1
Σιγκαπούρης.....	1
Ν. Κορέας.....	1
Ονδούρας.....	1
Νήσων Καύμάν.....	1

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην μελέτη που έγινε πιστεύουμε ότι μας δόθηκε μία εικόνα για το κόστος και την διαμόρφωση του κέρδους στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση. Δεν πήραμε κάποιο συγκεκριμένο παράδειγμα ναυτιλιακής επιχείρησης ώστε να μπορέσουμε να δώσουμε μια εικόνα γενική γύρω από τις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις όσον αφορά το κόστος, την ναυτιλιακή λογιστική την λογιστική διαμόρφωση του κέρδους και την εμφάνιση του και τέλος το κοινωνικό κόστος της παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Βέβαια το θέμα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ένα ιδιόμορφο θέμα όσον αφορά από λογιστικής άποψης και φορολογικής αντιμετώπισης από την σημερινή ισχύουσα νομοθεσία λόγω της ποικιλομορφίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των υπηρεσιών που προσφέρουν. Σήμερα στην Ελλάδα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούν έναν από τους ζωτικότερους τομείς της οικονομίας μας και παίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Πιστεύουμε αυτή η εργασία ότι βοήθησε ώστε να δούμε από πολλές λειτουργικές πλευρές τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας - Βασ. Μεταξάς 1986
- Ναυτιλιακή Λογιστική - Βασ. Μεταξάς 1988
- Οικονομικός Ταχυδρόμος - Ιανουάρ. 1987, Απρίλιος 1990
- Ναυτεμπορική - Μαΐος, Ιούνιος 1989
Ιούλιος, Σεπτέμβριος,
Οκτώβριος 1990
- *The economics of sea
Transport.* Δεκέμβριος 1987

