





ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗΣ

«Τεχνοοικονομική Αποτίμηση Λειτουργίας Πλοίου»

Χαρίλαος Αντωνόπουλος

A.M. 21049

Επιβλέπων Καθηγητής: Χρήστος Μιχαλακέλης

Αθήνα

2015-2016

Θα ήθελα να ευχαριστήσω από τα βάθη
της καρδιάς μου όλους εκείνους τους
αφανείς και μη, ήρωες, που
συνέβαλλαν με την προσφορά των
απαραίτητων πληροφοριών και την
περαιτέρω βοήθειά τους ώστε να
πραγματοποιηθεί αυτό το ταξίδι...



Εσαι Οικογένεια μου...

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	6
Κεφάλαιο 1: Ναυτιλία	7
Ναυτιλιακή Οικονομία	9
Ναυτιλιακή Βιομηχανία	10
Η σημασία της πληροφορικής τεχνολογίας στη ναυτιλία	12
Θαλάσσιες Μεταφορές	13
Ιστορική Αναδρομή – Σημερινή πραγματικότητα	14
Ναυτιλία και ελληνική Οικονομία	22
Κεφάλαιο 2: Πλοίο	28
Ταυτότητα και έγγραφα του πλοίου	31
Τεχνολογία πλοίου	33
Λειτουργικό κόστος του πλοίου	34
Κατηγορίες Πλοίων	35
Φορτίο πλοίου	40
Επάνδρωση πλοίου	43
Κεφάλαιο 3: Ναυτιλιακή Επιχείρηση	46
Ναυτιλιακή λογιστική	52
Κοστολόγηση της φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας	56
Κεφάλαιο 4: Μελέτη περίπτωσης ναυτιλιακής εταιρείας	64
Η εταιρεία – Amphitrite Shipmanagement Inc	65
Το πλοίο – M/V KATERINA	67
Επιχειρηματικό πλάνο	69
Επίλογος	91
Βιβλιογραφικά στοιχεία	92

Πρόλογος

Η μελέτη αυτή, έχει να κάνει με πολύμηνη έρευνα και εργασία και πραγματεύεται το τεράστιο κεφάλαιο διεθνώς της ελληνικής οικονομίας που λέγεται Ναυτιλία. Σκοπός της πτυχιακής μου εργασίας είναι ο προσδιορισμός της προέλευσης, η παρακολούθηση και η δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, η τεχνοοικονομική αποτίμηση της λειτουργίας ενός από τα πλοία της και ο προσδιορισμός του ναυτιλιακού κόστους και του γενικού οικονομικού αποτελέσματος.

Συγκεκριμένα, η φιλοσοφία της εργασίας βασίζεται στο συνδυασμό ιστορικών στοιχείων και σύγχρονων τάσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και για το λόγο αυτό χρησιμοποιείται εκτεταμένη βιβλιογραφία που τεκμηριώνει επιστημονικά τις θέσεις και τις απόψεις που θα προκύψουν.

Έτσι πέρα από τις γενικές αναλύσεις περί του κλάδου της Ναυτιλίας, όπου θα μυήσω τον αναγνώστη, θα περιγράψω τη δομή και τη λειτουργία μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Ειδικότερα, θα γίνει η παρουσίαση, η περιγραφή και η τεχνοοικονομική αποτίμηση από ένα εμπορικό πλοίο της. Άρα το οικονομικό πλάνο που θα προκύψει μπορώ να πω ότι θα έχει τέσσερις βασικούς κόμβους:

- Περιγραφή και ανάλυση της ευρύτερης αγοράς και του χώρου της ναυτιλίας, ώστε να μπορέσει να κατατοπιστεί πιο εύκολα ο αναγνώστης.
- Περιγραφή και ανάλυση της κατηγορίας των πλοίων και των φορτίων γενικότερα.
- Παρουσίαση της επιχείρησης και των βασικών χαρακτηριστικών που την διέπουν.
- Την πρόβλεψη για την τεχνοοικονομική πρόοδο της επιχείρησης, σε πλάνο τριετίας, μέσω του υπολογισμού της λειτουργίας του πλοίου της.

Ναυτιλία

Πολλοί επιστήμονες, από διαφορετικούς κλάδους, έχουν προσπαθήσει κατά καιρούς να αποδώσουν την έννοια της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Αποτελεί γεγονός ότι ο ναυτιλιακός κλάδος ερμηνεύεται με διαφορετικό τρόπο, και κάθε φορά ανάλογα με το πρίσμα υπό το οποίο κάθε επιστήμη τον ερμηνεύει και τον αναλύει είτε μεμονωμένα είτε μέσω διεπιστημονικής προσέγγισης.

Το περιεχόμενο της ναυτιλιακής επιστήμης, μπορούμε να πούμε πως είναι η μελέτη, η αξιολόγηση και ο προσδιορισμός παραγόντων όπως :

- Οι πιθανοί συνδυασμοί χρησιμοποίησης των συντελεστών παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, με στόχο την αριστοποίηση της σχέσης μεταξύ των συντελεστών της παραγωγής και των παραγωγικών αποτελεσμάτων.
- Οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι και τα μέσα για την υλοποίηση της διερεύνησης του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, με σκοπό την ανάπτυξη του διεθνές και του εθνικού εμπορίου.
- Οι προϋποθέσεις για την αριστοποίηση της κατανομής μεταξύ των κρατών αλλά και του εισοδήματος το οποίο παράγεται από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Με μία πιο γενική έννοια η ναυτιλία ορίζεται ως το σύνολο των πράξεων και των δραστηριοτήτων που συνδυάζονται προκειμένου να παραχθεί μια υπηρεσία μεταφοράς αγαθών ή ανθρώπων μέσω θαλασσών, ποταμών ή λιμνών. Ο βασικός συντελεστής, που αποτελεί και το μοναδικό μέσο για να πραγματοποιηθούν οι μεταφορές αυτές, είναι το πλοίο. Συνεπώς κύριο στοιχείο της ναυτιλίας είναι το πλοίο.

Ο όρος <<ναυτιλία>> χρησιμοποιείται με οικονομική, τεχνική και πρακτική έννοια.

Με την οικονομική έννοια, ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία (shipping), που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα. Στη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα εντάσσονται οι παράγοντες από τους οποίους συντελείται η θαλάσσια μεταφορά, οι οποίοι είναι:

1. Το πλοίο, η πλοιοκτησία και οι συναφείς εργασίες.
2. Το φορτίο και γενικότερα το διεθνές εμπόριο αγαθών.
3. Ο ανθρώπινος παράγοντας.
4. Το διεθνοποιημένο περιβάλλον λειτουργίας.

Με την τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι ο κλάδος ο οποίος συνιστά τον τρόπο με τον οποίο εκτελείται το ταξίδι καθώς και όλα τα συναφή τεχνικά χαρακτηριστικά που συντελούν στην πραγματοποίηση αυτής της διαδικασίας, δηλαδή τα χρησιμοποιούμενα τεχνολογικά μέσα και όργανα. Είναι στην ουσία, η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση της ναυσιπλοΐας (navigation), ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.

Με την πρακτική έννοια, επικράτησε η αντίληψη ότι ναυτιλία είναι το εμπορικό ναυτικό, δηλαδή ότι ναυτιλία είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων ή του εμπορικού στόλου που φέρει τη σημαία ενός κράτους και είναι γραμμένος στα νηολόγιά του.

Ναυτιλιακή Οικονομία

Η Ναυτιλιακή Οικονομία λοιπόν, αποτελεί έναν πολύ ιδιαίτερο κλάδο της Οικονομικής Επιστήμης.

Ο γενικός όρος της ναυτιλιακής οικονομίας (shipping), χαρακτηρίζεται ως το σύνολο όλων των συστηματικών ενεργειών, που σκοπό έχουν την παροχή υπηρεσιών συσχετισμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να ικανοποιούν τις ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος. Η ναυτιλιακή οικονομία εντάσσεται στην τριτογενή παραγωγή (τομέας υπηρεσιών, μετά τον πρωτογενή: γεωργία κλπ. και δευτερογενή: βιομηχανία). Εδώ ενσωματώνονται αρκετές ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναυτιλιακή πίστη, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίου, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία κ.α.



Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Η ναυτιλία αποτελεί μια παγκόσμια τεράστια βιομηχανία. Το 2005 διακινήθηκαν δια θαλάσσης 7 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μεταξύ 160 χωρών. Η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να διαιρεθεί σε πέντε κατηγορίες, με αυτή της εμπορικής ναυτιλίας να καλύπτει περίπου το 1/3 της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι πέντε κατηγορίες είναι οι εξής:

- Διαχείριση πλοίου: Εδώ περιλαμβάνεται η εμπορική ναυτιλία, οι κρουαζιέρες, το πολεμικό ναυτικό, τα λιμάνια.
- Ναυπηγική: Ναυπήγηση και παροχή μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Θαλάσσιων πόρων: Αφορά στην εξόρυξη πετρελαίου, αερίου και ορυκτών σε θαλάσσιες περιοχές.
- Αλιείας: Αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, εργασίες που αφορούν τα θαλασσινά και τα φύκια.
- Άλλες σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες, κυρίως τουρισμός και διάφορες υπηρεσίες όπως μεσιτεία, νομικές υπηρεσίες που παρέχονται, τραπεζικές υπηρεσίες, ναυτασφαλίσεις κλπ.

Είναι εμφανές ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δραστηριοποιείται σε όλο τον πλανήτη, περιλαμβάνει πάρα πολλούς κλάδους και προσφέρει εργασία σε εκατομμύρια ανθρώπους.

Οι πέντε κατηγορίες φαίνονται και στον παρακάτω πίνακα.

Marine activities, 1999–2004				
US\$ millions	Turnover US\$ m. ^a		Growth 99–04 (% p.a.)	Share in 2004%
	1999	2004		
1. Vessel operations				
Merchant shipping	160,598	426,297	22%	31%
Naval shipping	150,000	173,891	3%	13%
Cruise industry	8,255	14,925	12%	1%
Ports	26,985	31,115	3%	2%
Total	345,838	646,229	13%	47%
2. Shipbuilding				
Shipbuilding (merchant)	33,968	46,948	7%	3%
Shipbuilding (naval)	30,919	35,898	3%	3%
Marine equipment	68,283	90,636	6%	7%
Total	133,170	173,482	5%	13%
3. Marine resources				
Offshore oil and gas	92,831	113,366	4%	8%
Renewable energy	—	159		0%
Minerals and aggregates	2,447	3,409	7%	0%
Total marine resources	95,278	116,933	4%	8%
4. Marine fisheries				
Marine fishing	71,903	69,631	–1%	5%
Marine aquaculture	17,575	29,696	11%	2%
Seaweed	6,863	7,448	2%	1%
Seafood processing	89,477	99,327	2%	7%
Total marine fisheries	185,817	206,103	2%	15%
5. Other marine related activities				
Maritime tourism	151,771	209,190	7%	15%
Research and Development	10,868	13,221	4%	1%
Marine services	4,426	8,507	14%	1%
Marine IT	1,390	4,441	26%	0%
Marine biotechnology	1,883	2,724	8%	0%
Ocean survey	2,152	2,504	3%	0%
Education and training	1,846	1,911	1%	0%
Submarine telecoms	5,131	1,401	–23%	0%
Total other activities	179,466	243,898	6%	18%
Total marine activities	939,570	1,386,645	8%	100%

Πηγή: Stopford M. “Maritime Economics” (Routledge, 2009 σελ. 49)

Η σημασία της πληροφορικής τεχνολογίας στη ναυτιλία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να αποκομίσει σημαντικά οφέλη μέσα από τη χρήση των σύγχρονων εφαρμογών πληροφορικής και τηλεματικής της μοντέρνας επιστημονικής διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, όπως σχεδόν όλες οι διεθνοποιημένες βιομηχανίες, στις οποίες επενδύονται υπέρογκα ποσά για την εκμετάλλευση των τεχνολογικών εξελίξεων. Οι σύγχρονες χρήσεις της τεχνολογίας στη ναυτιλία μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Μείωση του λειτουργικού κόστους τόσο του πλοίου όσο και της επιχείρησης με τη χρήση π.χ. των σύγχρονων συστημάτων τηλεπικοινωνίας.
- Ταχύτερη εξυπηρέτηση μεταξύ των υπαλλήλων, των πλοίων, των πελατών και γενικότερα όλων των εμπλεκόμενων μελών που απαρτίζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση, με την αξιοποίηση και τη χρήση των σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων και εφαρμογών.
- Ορθολογιστική ηλεκτρονική παρακολούθηση με τη χρήση εφαρμογών αυτοματοποίησης διαδικασιών, εκτύπωσης συνοπτικών αναφορών και αριθμοδεικτών σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Εκτός από τα παραπάνω οφέλη, η εξέλιξη της τεχνολογίας προσφέρει στη ναυτιλία ένα σημαντικό πλεονέκτημα: την επανα-οργάνωση της επιχείρησης στη βάση της ηλεκτρονικής διαχείρισης και της διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, με στόχο την απλούστευση των διαδικασιών και τον ευκολότερο έλεγχο της πολυσύνθετης από τη φύση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Όπως είναι ήδη γνωστό, οι μεταφορές είναι ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομίας. Αποτελούν έναν από τους μεγαλύτερους τομείς στην παραγωγική ζωή ενός κράτους και ένα αναπόσπαστο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας, αφού συνδέει την παραγωγή με την κατανάλωση. Οι μεταφορές διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, δηλαδή σε χερσαίες, σε θαλάσσιες και αεροπορικές ανάλογα με το μέσο μεταφοράς. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγάλη ανάπτυξη στις αεροπορικές μεταφορές, όμως οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο κομμάτι των παγκόσμιων μεταφορών. Όπως κάθε μεταφορά έτσι λοιπόν και οι θαλάσσιες εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την παραγωγή σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η θαλάσσια επιφάνεια καλύπτει τα 4/5 της συνολικής επιφάνειας του πλανήτη. Ως εκ τούτου, οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό των διεθνών μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, λόγω της δυνατότητας μεταφοράς μεγάλου όγκου σε μακρινές αποστάσεις με χαμηλότερο κόστος.

Το μέγεθος των αποστάσεων και η ιδιομορφία ορισμένων φορτίων, αν σκεφτεί κανείς ότι σε πολλά φορτία οι θαλάσσιες μεταφορές δεν μπορούν να υποκατασταθούν από άλλο μέσο, οδήγησαν στη ναυπήγηση ειδικών πλοίων καλύπτοντας έτσι τις ανάγκες της ασφαλούς μεταφοράς του εκάστοτε φορτίου.

Ωστόσο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πέρα από την επιχειρηματική δραστηριότητα και την ασφαλή μεταφορά των φορτίων καλούνται εξίσου να μεριμνήσουν για την ασφάλεια του ανθρώπινου παράγοντα και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ελλάδα, η οποία παραδοσιακά κατέχει μια εξέχουσα θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, συμμετέχει σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και συμβάσεις που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, αποτελεί σημαντικό κλάδο του τομέα αυτού και έχει πολύ σημαντική επίδραση στην οικονομία της χώρας. Η ανάπτυξή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν μεγάλη και ελεύθερη, χωρίς την προστασία ή κάποια βοήθεια μέσω χρηματοδοτήσεων από το κράτος. Η συμβολή της στην εθνική οικονομία ήταν

και συνεχίζει ακόμη να είναι αναμφισβήτητη όχι μόνο από άποψης ναυτιλιακού συναλλάγματος αλλά και από την άποψη του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Ιστορική Αναδρομή – Περιγραφή της σημερινής πραγματικότητας

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16000χλμ και την ύπαρξη 3000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους. Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Ως προς την ιστορική μελέτη της ναυτιλίας πρέπει να επισημανθεί ότι η ναυτιλιακή αγορά επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από εξωγενείς παράγοντες που δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν ή να αντιμετωπιστούν εκ των προτέρων. Τέτοιοι παράγοντες ανάλογα με το χρονικό, τοπικό και πολιτικό πλαίσιο εντός του οποίου ερευνώνται, μπορεί να είναι οικονομικοί, πολιτικοί, περιβαλλοντικοί ή ακόμα και αυτοί που επάγονται ενός πολέμου.

Μελετώντας λοιπόν διεξοδικά την ιστορία της ναυτιλιακής επιστήμης, μπορούμε να διαπιστώσουμε την εξέχουσα θέση που κατέχει σ αυτήν η ελληνική ναυτιλία, η οποία πρωταγωνιστεί διεθνώς στο μεγαλύτερο κομμάτι της ιστορίας του κλάδου και εξακολουθεί να πρωταγωνιστεί και σήμερα.

Οι ρίζες της ελληνικής ναυτιλίας εντοπίζονται από τη Μινωική περίοδο, όπου οι Κρήτες είχαν χτίσει μια θαλασσοκρατορία με τα σπουδαιότερα, για την εποχή εκείνη, εμπορικά κέντρα, αυτά της Κνωσού και της Φαιστού. Κατά

τα ομηρικά χρόνια, πολλές περιοχές της Ελλάδος αναδείχθηκαν σε σπουδαία εμπορικά κέντρα, με τους Τρώες να έχουν αναπτύξει σημαντική δραστηριότητα. Η ελληνική ναυτιλία συνέχισε να πρωταγωνιστεί και την περίοδο των περσικών πολέμων, μια εποχή που το εμπόριο γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση. Σε σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας μέχρι τα ελληνιστικά χρόνια αναδείχτηκε ο Πειραιάς (4^{ος} αιώνας π.Χ.).

Η επόμενη περίοδος σταθμός είναι η ο 3^{ος} μ.Χ. αιώνας όπου το Βυζάντιο εξελίσσεται σε παγκόσμια οικονομική δύναμη και ταχύτατα ελέγχει όλους τους εμπορικούς κλάδους και τη ναυτιλία. Προχωρώντας στην εποχή της Τουρκοκρατίας (1453 - 1821), οι Τούρκοι αποδείχθηκαν αδιάφοροι και ανίκανοι να εκμεταλλευτούν την στρατηγική γεωγραφική θέση της Ελλάδας και έδωσαν έμφαση στην εκμετάλλευση της γης (τσιφλίκια). Έτσι ξεκινάει η άνθηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και εξελίσσονται τα σκάφη των Ελλήνων πλοιοκτητών. Ταυτόχρονα όμως, αναπτύσσεται σε μεγάλο βαθμό και η πειρατεία στις θάλασσες και αναδεικνύεται σε μεγάλο πρόβλημα για το εμπόριο και τη ναυτιλία. Με την είσοδο στον 20^ο αιώνα, η ελληνική ναυτιλία αντέχει στην οικονομική κρίση που περιέρχεται η Ελλάδα και από το 1915 έως και τον α' παγκόσμιο πόλεμο σημειώνει τεράστια άλματα παρά την παγκόσμια πλέον κρίση. Μετά το τέλος του α' παγκοσμίου πολέμου μέχρι και σήμερα, η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα εδραιώνεται ως παγκόσμια δύναμη.

Αυτή ήταν περιληπτικώς η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας μέσα στον χρόνο. Στη συνέχεια θα εξετάσουμε την σημερινή πραγματικότητα της ελληνικής ναυτιλίας πάντα στα πλαίσια των παγκόσμιων εξελίξεων.



Πρώτος στον κόσμο ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει <<παραδοσιακά>> στην κορυφή του κόσμου. Βάσει στοιχείων ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς σε αξία και μέγεθος, με 5226 πλοία και αξία που ανέρχεται στα 185,86 δις. δολάρια, πολύ μπροστά από άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου όπως η Ιαπωνία με 89,42 δις δολάρια, η Κίνα με 73,94 δις δολάρια, η Γερμανία με 47,79 δις δολάρια, και η Σιγκαπούρη με 39,15 δις δολάρια. Με μεταφορική ικανότητα η οποία φτάνει τα 334.649.089 dwt και χωρητικότητα 205.063.875 gt. Επίσης στα στοιχεία περιλαμβάνονται και 374 πλοία 38.039.275 dwt και 23.515.651 gt τα οποία είναι υπό ναυπήγηση. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι περιλαμβάνονται πλοία όλων των τύπων.

Η αξία των πλοίων και του στόλου στο σύνολο του είναι ένα ευμετάβλητο μέγεθος, καθώς επηρεάζεται από μια σειρά παραγόντων, με σημαντικότερο το ύψος των ναύλων και συνεπώς την ζήτηση για πλοία. Επίσης άλλοι παράγοντες είναι η ηλικία του πλοίου το μέγεθος κλπ. , ενώ πολύ σημαντικός παράγοντας είναι και το κόστος ναυπήγησης του, με τα πιο εξειδικευμένα και φέροντα υψηλή τεχνολογία πλοία, όπως τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquid Natural Gas – L.N.G.), να είναι τα πιο ακριβά.

Μεταξύ 2014 – 2015, ο ελληνικός στόλος παρουσίασε, μετά τις ΗΠΑ, τον δεύτερο υψηλότερο ρυθμό αύξησης, της τάξης του 9,2%, σε χωρητικότητα ενώ ο αριθμός πλοίων αυξήθηκε κατά 6,6%. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί και η επίδοση που αφορά τον μέσο όρο ηλικίας του υπό ελληνικό έλεγχο στόλου. Παρά το γεγονός ότι αυξήθηκε κατά 0,1 έτος σε σύγκριση με πέρυσι, εν τούτοις βρίσκεται 2,5 χρόνια κάτω από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, με βάση υπολογισμού τον αριθμό των πλοίων. Στις αρχές, λοιπόν, του 2015 είναι 11,4 έτη έναντι 13,9 του διεθνούς στόλου. Όσον αφορά στα ποσοστά που <<κατέχει>> η Ελλάδα στην παγκόσμια ναυτιλία, την 1^η Ιανουαρίου 2015, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούσε, βάσει χωρητικότητας, το 18,6% του παγκόσμιου στόλου. Αναλυτικότερα κατά κατηγορία πλοίων τα ποσοστά είχαν ως εξής:

- Oil tankers (δεξαμενόπλοια) : 26,6%
- Chemical & Product carriers (φορτηγά χημικών προϊόντων) : 13,1%
- Liquefied Gas carriers (φορτηγά υγροποιημένου αερίου) : 10,4%
- Bulkers (φορτηγά χύδην φορτίου) : 20,9%
- Container vessels (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) : 9,26%
- General Cargo (γενικού φορτίου) : 3,6%
- Passenger vessels (επιβατηγά) : 3,1%
- Other vessels (διάφορα άλλα πλοία) : 13,04 %

Οι πρωταγωνιστές

Οι δέκα μεγαλύτερες με βάση την αξία των πλοίων ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, ελέγχουν ένα σύνολο στόλου από 579, συνολικής αξίας 29,12 δις δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όμιλος Αγγελικούση έχει συνολικά τρεις ναυτιλιακές εταιρείες, οι δύο εκ των οποίων βρίσκονται ανάμεσα στις 10 μεγαλύτερες. Τη Maran Gas που είναι η πρώτη σε αξία πλοίων ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία καθώς διαχειρίζεται 23 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου αξίας 4,11 δις δολάρια και τη Maran Tankers με 48 δεξαμενόπλοια αξίας 2,88 δις δολάρια που βρίσκεται στην πέμπτη θέση της σχετικής κατάταξης. Επιπλέον, είναι ο μεγαλύτερος ιδιώτης εφοπλιστής στον κόσμο (πίσω από τέσσερα κρατικά ελεγχόμενες ή πολυμετοχικές εταιρίες) με στόλο δυναμικότητας 26,8 εκατομμύρια τόνων που τον κατατάσσει πάνω από το σύνολο του στόλου των εφοπλιστών της Ρωσίας. Διαθέτει, λοιπόν, στόλο 143 πλοίων ενώ αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω τα επόμενα χρόνια καθώς έχει ήδη 8 πλοία υπό κατασκευή και άλλα 6 πλοία που βρίσκονται στη φάση της παραγγελίας. Στα περισσότερα από τα πλοία και των τριών ναυτιλιακών εταιριών του (Maran Gas, Anangel, Maran Tankers), σηκώνει την ελληνική σημαία, ενώ σε όλα τα πλοία του υπηρετούν Έλληνες αξιωματικοί.

Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Thenamaris του Ντίνου Μαρτίνου με μικτό στόλο 87 πλοίων (δεξαμενόπλοιων, bulk carriers, LNG carriers, και containerships). Στη τρίτη θέση βρίσκεται η GasLog Ltd του Πίτερ Λιβανού με 19 LNG carriers αξίας 3,34 δις δολάρια και στην τέταρτη θέση η Costamare της οικογένειας Κωνσταντακόπουλου με 71 containerships αξίας 2,91 δις δολάρια. Την δεκάδα συμπληρώνουν η Ten του ομίλου Τσάκου με 63 πλοία (δεξαμενόπλοια και 2 LNG carriers) αξίας 2,8 δις δολάρια, η Dynacom Tankers του Γιώργου Προκοπίου με 54 δεξαμενόπλοια αξίας 2,75 δις δολάρια, η Cardiff Marine του Γιώργου Οικονόμου με 59 πλοία (δεξαμενόπλοια, Bulk carriers, containerships, LNG carriers) αξίας 2,4 δις δολάρια, η Star Bulk carriers στην οποία συμμετέχουν το Oaktee Fund και ο Πέτρος Παππάς με 95 Bulk carriers

αξίας 2,26 δις δολάρια και τέλος η Minerva Marine του Ανδρέα Μαρτίνου με 60 πλοία (δεξαμενόπλοια, Bulk carriers) αξίας 2,04 δις δολάρια.

Οι δέκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου με βάση την αξία των πλοίων συγκεντρώνουν το 11,43% της συνολικής αξίας του παγκόσμιου στόλου. Στις δέκα μεγαλύτερες περιλαμβάνονται κυρίως εταιρείες διαχείρισης containerships και μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG carriers) τα οποία, όπως ήδη έχω προαναφέρει, είναι ιδιαίτερα υψηλού κόστους κατασκευής πλοία.

Η πρώτη πεντάδα παγκοσμίως

Πρώτη μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών έρχεται η Maersk από τη Δανία με 262 πλοία αξίας 12,67 δις δολάρια και ακολουθεί η γιαπωνέζικη MOL με 214 πλοία αξίας 12,13 δις δολάρια και μετά η επίσης γιαπωνέζικη NYK με 246 πλοία αξίας 10,08 δις δολάρια. Και οι τρεις εταιρείες έχουν παρουσία σε πολλούς ναυτιλιακούς κλάδους, κυρίως όμως διαχειρίζονται containerships.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η επίσης γιαπωνέζικη K-Line, η οποία ελέγχει στόλο από containerships, bulk carriers, tankers και LNG carriers και στην πέμπτη θέση βρίσκεται η αμερικάνικη Teekay LNG Partners μέλος του Teekay Group που δραστηριοποιείται στα LNG Carriers.

Οι δέκα μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με βάση την αξία του στόλου (σε δις. δολ.)

Εταιρεία	Αριθμός πλοίων	Συνολική αξία
Maran Gas Maritime	23	4,113
Thenamaris	87	3,609
GasLog Ltd	19	3,340
Costamare	71	2,915
Maran Tankers	48	2,883
TEN	63	2,800
Dynacom Tankers	54	2,756
Cardiff Marine	59	2,402
Star Bulk Carriers	95	2,269
Minerva Marine	60	2,041

Οι δέκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου με βάση την αξία του στόλου (σε δις. δολ.)

Εταιρείες	Αριθμός πλοίων	Αξία στόλου
Moller Maersk AS	262	12,672
MOL	214	12,132
NYK Line	246	10,080
K Line	181	8,145
Teekay LNG Partners	46	7,104
MSC	208	6,852
Sovcomflot	96	6,095
Evergreen Marine Corp	110	5,181
CMA CGM	98	5,023
Qatar Gas Transport Co	27	5,012

Οι δέκα χώρες με τον μεγαλύτερο σε αξία στόλο στον κόσμο (σε δις. δολ.)

Χώρα	Συνολική αξία στόλου
Ελλάδα	108,846
Ιαπωνία	89,427
Κίνα	73,940
Γερμανία	47,792
Σιγκαπούρη	39,159
ΗΠΑ	35,917
Νορβηγία	32,832
Νότια Κορέα	24,271
Δανία	23,640
Ηνωμένο Βασίλειο	19,601

TOP 50 SHIP OWNER COUNTRIES 2015

	Country		Total dwt	Vessels
1	GREECE		334,649,089	5,226
2	JAPAN		276,836,593	7,220
3	CHINA		178,781,634	5,963
4	GERMANY		132,009,999	4,464
5	HONG KONG		104,577,430	2,453
6	USA		83,204,446	10,255
7	SOUTH KOREA		75,583,063	3,093
8	NORWAY		71,046,257	3,817
9	SINGAPORE		65,122,025	5,436
10	TAIWAN		53,683,644	1,290
11	UNITED KINGDOM		50,476,009	2,757
12	BERMUDA		47,740,445	603
13	DENMARK		44,023,683	1,829
14	MONACO		42,413,317	592
15	TURKEY		29,141,803	2,281
16	SWITZERLAND		28,149,630	579
17	ITALY		27,214,501	2,567
18	RUSSIA		25,077,090	4,926
19	BELGIUM		24,588,541	779
20	INDONESIA		23,810,275	7,007
21	INDIA		22,877,909	1,778
22	BAHAMAS		22,035,867	308
23	BRAZIL		21,627,873	938
24	MALAYSIA		19,985,830	2,340
25	NETHERLANDS		19,925,590	3,319
26	UNITED ARAB EMIRATES		19,612,781	2,295
27	IRAN		19,394,952	793
28	CANADA		18,503,625	1,597
29	SAUDI ARABIA		17,664,382	666
30	FRANCE		15,094,243	1,369
31	CYPRUS		10,995,533	500
32	MARSHALL ISLANDS		10,001,393	446
33	VIETNAM		9,989,734	1,761
34	THAILAND		9,127,358	866
35	OMAN		8,170,000	91
36	SWEDEN		7,460,210	646
37	VIRGIN ISLANDS, BRITISH		7,324,022	307
38	QATAR		5,760,257	219
39	KUWAIT		5,336,109	189
40	ANGOLA		4,917,335	182
41	ISRAEL		4,613,097	170
42	BANGLADESH		4,566,334	275
43	CHILE		4,540,420	718
44	SPAIN		4,467,071	1,669
45	NIGERIA		4,405,811	868
46	PANAMA		3,742,808	719
47	CROATIA		3,540,964	477
48	POLAND		3,270,338	347
49	PHILIPPINES		3,258,252	1,053
50	EGYPT		3,157,282	643

Source: Lloyd's List Intelligence

Με βάση τη χωρητικότητα, στοιχεία για το 2015.

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ 13 και 19 δις ευρώ ετησίως στην ελληνική οικονομία, ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Η ποντοπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ.

Οι δέκα κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο, σε όρους προστιθέμενης αξίας, από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, είναι οι εξής: Δραστηριότητες σχετικές με ακίνητη περιουσία, ξενοδοχεία και εστιατόρια, χονδρικό εμπόριο, λιανικό εμπόριο, αγροτικά προϊόντα, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες, τρόφιμα/ποτά, υπηρεσίες υγείας, υπηρεσίες εκπαίδευσης, εμπόριο και συντήρηση οχημάτων.



Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου : Ιούλιος 2015

Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Ιούλιο 2015 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιουλίου 2014, παρουσίασε αύξηση 1,2%, έναντι αύξησης 0,5% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2014 προς το 2013.

Στη συνέχεια ακολουθούν οι ενδεικτικοί πίνακες της μεταβολής της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου:



Πίνακας 1: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Ιούλιος 2013, 2014, 2015.

Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Ιούλιος των ετών 2013, 2014, 2015

Κατηγορία Πλοίων	Ιούλιος									
	2013		2014		2015		Μεταβολή %			
							2014/2013		2015/2014	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητι- κότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητι- κότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.913	44.327.780	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939	-2,3	0,5	-1,3	1,2
Φορτηγά	513	15.923.627	503	16.336.784	488	16.025.050	-1,9	2,6	-3,0	-1,9
Δεξαμενόπλοια	531	27.006.052	523	26.748.451	524	27.625.051	-1,5	-1,0	0,2	3,3
Επιβατηγά	633	1.327.911	611	1.383.847	601	1.339.033	-3,5	4,2	-1,6	-3,2
Λοιπά	236	70.190	232	68.266	232	67.805	-1,7	-2,7	0,0	-0,7

Πίνακας 2: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλίμακα ολικής χωρητικότητας: Ιούλιος 2013, 2014, 2015.

Πίνακας 2. Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλίμακα ολικής χωρητικότητας: Ιούλιος των ετών 2013, 2014, 2015.

Κλίμακα ολικής χωρητικότητας	Ιούλιος					
	2013		2014		2015	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.913	44.327.780	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939
100 -< 500	763	193.392	736	185.918	725	183.984
500- < 3.000	350	440.596	333	423.800	327	407.498
3.000 -< 7.000	71	317.429	69	311.989	72	321.547
7.000- < 10.000	26	220.740	25	211.867	23	195.134
10.000- < 20.000	45	692.283	42	640.231	43	647.657
20.000 -< 30.000	95	2.562.019	95	2.576.399	90	2.426.449
30.000 +	563	39.901.321	569	40.187.144	565	40.874.670

Πίνακας 3: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Ιούλιος 2013, 2014, 2015

Πίνακας 3. Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Ιούλιος των ετών 2013, 2014, 2015

Ομάδες ηλικιών	Ιούλιος					
	2013		2014		2015	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.913	44.327.780	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939
< 5	221	11.757.376	156	9.230.199	145	8.560.173
5- < 10	288	12.692.548	305	14.113.463	300	14.419.685
10- < 15	256	11.622.066	284	12.494.730	272	12.681.747
15- < 20	136	3.323.026	151	4.008.775	159	4.567.591
20- < 25	142	1.583.556	109	1.259.548	109	1.401.852
25- < 30	110	539.338	129	695.962	126	638.120
30+	760	2.809.870	735	2.734.671	734	2.787.771

Επεξηγηματικές σημειώσεις

Ορισμοί

Ελληνικός Εμπορικός στόλος: Είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων που είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και ανήκουν σε πρόσωπα φυσικά ή νομικά που κατοικούν στην ελληνική επικράτεια. Η ελληνική σημαία που φέρουν τα ανωτέρω πλοία δείχνει ότι όλοι οι εμπορικοί και οικονομικοί κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες τους, όπως, επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, περιορισμοί φόρτωσης, αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, καθορίζονται απ' τις αρμόδιες ελληνικές αρχές.

Ολική χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Ο.Χ.): Είναι μονάδα μέτρησης του συνολικού όγκου σε κυβικά πόδια των χώρων φόρτωσης στο εσωτερικό του κύτους και στη γέφυρα, που είναι διαθέσιμοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τροφίμων, επιβατών και του πληρώματος. Ο κόρος είναι ίσος με 2,83 κυβικά μέτρα ή με 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

Καθαρή χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Κ.Χ.): Είναι μονάδα μέτρησης, που λαμβάνεται από την ολική χωρητικότητα μετά την αφαίρεση του όγκου των χώρων που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα, των οργάνων ναυσιπλοΐας και των μηχανών, των δεξαμενών μαζούτ και νερού, καθώς και του όγκου άλλων χώρων που δεν χρησιμοποιούνται από τους επιβάτες ή για εμπορεύματα.

Ηλικία του πλοίου: Αυτή καθορίζεται από το έτος κατασκευής του κύτους που περιβάλλει το μηχανοστάσιο.

Παρακάτω θα αναλυθούν εκτενέστερα τα είδη χωρητικότητας των πλοίων.

Πλοίο



Ένα μέσο μεταφοράς, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικό πρέπει να συγκεντρώνει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- a) Ταχύτητα
- b) Ασφάλεια μεταφοράς
- c) Επάρκεια μεταφορικής ικανότητας
- d) Συχνότητα και ικανότητα εξυπηρέτησης
- e) Άνεση
- f) Χαμηλό κόστος

Το πλοίο, σαν μεταφορικό μέσο παρουσιάζει σαφή πλεονεκτήματα έναντι όλων των υπολοίπων μεταφορικών μέσων σε ότι αφορά τουλάχιστον το μέσο στο οποίο κινείται (θάλασσα). Το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα του πλοίου αποτελεί το χαμηλό κόστος του. Το χαμηλό αυτό κόστος προκύπτει λόγω των εξής παραγόντων :

- ☞ Η επένδυση κεφαλαίου κατά μονάδα μεταφορικής ικανότητας, είναι πολύ μικρότερη στα πλοία από οποιοδήποτε άλλο μέσο. Ο παράγοντας αυτός αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα για το πλοίο και μάλιστα αυξάνει σε σημασία και όσο οι διαστάσεις του πλοίου αυξάνονται και οδηγούν σε οικονομίες κλίμακας.
- ☞ Ο αριθμός των απασχολούμενων ατόμων (πλήρωμα), σε σχέση με την μεταφορική ικανότητα, είναι μικρότερος στο πλοίο από ότι στα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Ο παράγοντας αυτός επίσης υπόκειται σε οικονομίες κλίμακας.
- ☞ Η απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου στο πλοίο είναι μακροχρόνια.

Πέρα από τους παραπάνω παράγοντες, το χαμηλό κόστος του πλοίου προκύπτει από την ικανότητά του για μαζική μεταφορά φορτίων. Βεβαίως το πλοίο υστερεί έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς στο θέμα της ταχύτητας. Αν όμως η ταχύτητα εκφρασθεί σε σχέση με το παραγόμενο έργο στη μονάδα χρόνου, τότε το μειονέκτημα αυτό εξαφανίζεται.

Τεχνική έννοια του πλοίου

Κατά την τεχνική έννοια, πλοίο είναι κάθε σκάφος που έχει πλοϊμότητα και τη δυνατότητα να εκπληρώσει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό κινούμενο στη θάλασσα αυτοδυνάμως ή όχι. Άρα η τεχνική έννοια του πλοίου συντίθεται από τρία επιμέρους στοιχεία:

- Το σκάφος, δηλαδή κάθε κοίλο σώμα.
- Την πλοϊμότητα αυτού, δηλαδή την ικανότητα πλεύσης σε θάλασσες, ποτάμια, λίμνες με ή χωρίς αυτοδύναμη πρόωση.
- Τον ναυτιλιακό προορισμό.

Νομική έννοια του πλοίου

Στο Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, το πλοίο ορίζεται αφενός στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), αφετέρου στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.).

Η νομική λοιπόν, έννοια του πλοίου σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. έχει ως εξής: <<Πλοίο είναι κάθε σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, που είναι προορισμένο να κινείται με δική του δύναμη στη θάλασσα.>>

Σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. η έννοια του πλοίου ορίζεται ως εξής: <<Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται επί του ύδατος προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό. >>

Ταυτότητα και έγγραφα του πλοίου

Ταυτότητα του πλοίου

- Το όνομα του πλοίου: Το όνομα του πλοίου επιλέγεται από τον πλοιοκτήτη και καταχωρείται στο νηολόγιο. Επιπλέον αναγράφεται μαζί με το λιμένα νηολογήσεως στην πρύμνη του πλοίου στη γλώσσα της σημαίας που φέρει. Τέλος, αναγράφεται με λατινικούς χαρακτήρες δεξιά και αριστερά της πλώρης.
- Το Διεθνές σήμα: Κάθε πλοίο έχει το δικό του διεθνές σήμα που αποτελείται από τέσσερις λατινικούς χαρακτήρες και καταχωρείται υποχρεωτικά στο νηολόγιο.
- Ο λιμένας νηολογήσεως: Ο λιμένας νηολογήσεως επιλέγεται από τον πλοιοκτήτη και αποτελεί κατά κάποιο τρόπο τη μόνιμη κατοικία του πλοίου. Ο λιμένας νηολογήσεως έχει άμεση σχέση με την εθνικότητα του πλοίου και γι' αυτό παίζει σημαντικό ρόλο στο νομικό και φορολογικό καθεστώς που διέπει το πλοίο. Τέλος, ο λιμένας νηολογήσεως μπορεί να διαφέρει από το λιμένα εφοπλισμού, διευθύνσεως και διαχειρίσεως του πλοίου.
- Η σημαία: Το πλοίο έχει εθνικότητα και υποχρεωτικά έχει μόνο μία εθνικότητα. Ενδεικτικό της εθνικότητας αποτελεί η σημαία και αποδεικτικό αυτής είναι το έγγραφο εθνικότητας.
- IMO Number: Είναι ένας αριθμός που αποτελείται από τρία γράμματα IMO και έναν επταψήφιο αριθμό, μοναδικό για κάθε πλοίο. Ο αριθμός αυτός ακολουθεί το πλοίο από τη ναυπήγηση του μέχρι τη διάλυση και μένει αμετάβλητος ακόμα και όταν αλλάζει το όνομα, η ιδιοκτησία ή ακόμα και η σημαία του πλοίου. Ο μόνιμος αυτός αριθμός αναγνώρισης έχει ως σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την μείωση των κρουσμάτων θαλάσσιας απάτης.

Ναυτιλιακά έγγραφα πλοίου

Κάθε εμπορικό πλοίο οφείλει να είναι εφοδιασμένο με κάποια έγγραφα, από τα οποία να αποδεικνύεται η εθνικότητα, η ταυτότητα, η ασφάλεια κ.λπ. του πλοίου. Τα κυριότερα εξ αυτών είναι:

- Έγγραφο εθνικότητας
- Πρωτόκολλο καταμετρήσεως της χωρητικότητας
- Πρωτόκολλο επιθεωρήσεως
- Βιβλίο επισκέψεων
- Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
- Ναυτολόγιο
- Ημερολόγιο πλοίου
- Ποινολόγιο
- Διάφορα άλλα έγγραφα που αφορούν την ασφάλεια

Τεχνολογία πλοίου

Το κύριο σώμα του πλοίου σκάφος (hull) διακρίνεται σε τρία μέρη: Το μπροστινό καλούμενο πλώρη (fore), το μεσαίο και μεγαλύτερο καλούμενο μέσο (amid) και το πίσω μέρος καλούμενο πρύμνη (aft).

Η γραμμή περιφερειακά του πλοίου όπου ακριβώς είναι και η επιφάνεια της θάλασσας, όταν αυτό πλέει ασφαλώς, καλείται ίσαλος γραμμή ή ίσαλος (water line). Όλα τα ορατά μέρη του πλοίου δηλαδή από την ίσαλο και πάνω λέγονται έξαλα (freeboard), σε αντίθεση με τα υπό την ίσαλο μέρη του πλοίου καλούμενα ύφαλα (bottom). Η πλευρική επιφάνεια των εξάλων προς την πλώρη που καμπυλώνει (εσωκοίλωμα) ,καλείται παρειά ή μάσκα (bow) ενώ η αντίστοιχη στην πρύμνη λέγεται ισχίο ή γοφός (quarter).



Λειτουργικό κόστος του πλοίου

Οι βασικές κατηγορίες κόστους που διαμορφώνουν τα λειτουργικά έξοδα ενός πλοίου είναι τα εξής:

- Μισθολόγιο πληρώματος
- Διοικητικές δαπάνες
- Τροφοδοσία και μετακινήσεις πληρώματος
- Τεχνικά έξοδα
- Δαπάνες νηολόγησης και κλάσης
- Ασφαλιστικές δαπάνες
- Λοιπά έξοδα

Το κόστος της μισθοδοσίας του πληρώματος αποτελεί τον σημαντικότερο από τους σταθερούς συντελεστές διαμόρφωσης του ημερησίου κόστους του πλοίου. Για το λόγο αυτό, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες επικεντρώνουν την προσοχή τους για μείωση των λειτουργικών δαπανών ιδιαίτερα στον παράγοντα <<πλήρωμα>>.

Κατηγορίες πλοίων



Τα πλοία μπορεί να ενταχθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Τα εμπορικά και τα μη εμπορικά πλοία. Με κριτήριο τον τύπο των υδάτων που κινούνται διακρίνονται σε Πλοία θαλάσσης (sea vessels), σε Ποταμόπλοια (river ships ή vessels), και σε Λιμνόπλοια (lakers ή lake ships). Τα μη εμπορικά πλοία είναι τα πολεμικά, τα αστυνομικά, τα εκπαιδευτικά, τα ποντίσεως υποβρυχίων καλωδίων κ.λπ.. Τα εμπορικά πλοία διακρίνονται κι αυτά σε πολλές κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθός τους, το είδος του φορτίου που μεταφέρουν, την περιοχή κινήσεώς τους κ.λπ.. Τα εμπορικά πλοία εντάσσονται σε δύο επιμέρους βασικές κατηγορίες τα φορτηγά και τα επιβατηγά πλοία. Ανάλογα λοιπόν με το φορτίο που μεταφέρουν, μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες:

- Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου
- Πλοία γενικού φορτίου
- Πλοία ειδικών φορτίων
- Πλοία χωρίς φορτίο

Παρατηρώντας λοιπόν, την ιστορική εξέλιξη των πλοίων, είναι εύκολα αντιληπτό πως βελτιώνονται και εξελίσσονται τεχνολογικά, σύμφωνα με τις ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών. Ο διαχωρισμός των πλοίων, όπως προανέφερα, γίνεται βάση του φορτίου που μεταφέρουν.

Φορτίο πλοίου

Ως φορτίο πλοίου (cargo) ορίζεται το σύνολο των αγαθών κατ' όγκο και κατά βάρος, που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο. Στα φορτηγά πλοία το μέγιστο δυνάμενο φορτίο που μπορούν να μεταφέρουν εκφράζεται συνήθως με την χωρητικότητα αυτών, που αποτελεί και την διαφήμισή τους.

Πριν προχωρήσω στις διακρίσεις των φορτίων καλό θα ήταν να δούμε τι εκφράζει η χωρητικότητα του πλοίου.

Χωρητικότητα πλοίου

Στη ναυτιλία, ένας από τους πιο σημαντικούς όρους είναι αυτός της χωρητικότητας (tonnage, capacity) αλλά είναι και ένα στοιχείο που δίνει την ικανότητα προς προσαρμογή στο ίδιο το πλοίο. Αφορά τον εσωτερικό του χώρο και προσδιορίζεται με συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης του όγκου, τον κόρο. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρά και σε φορτίου .

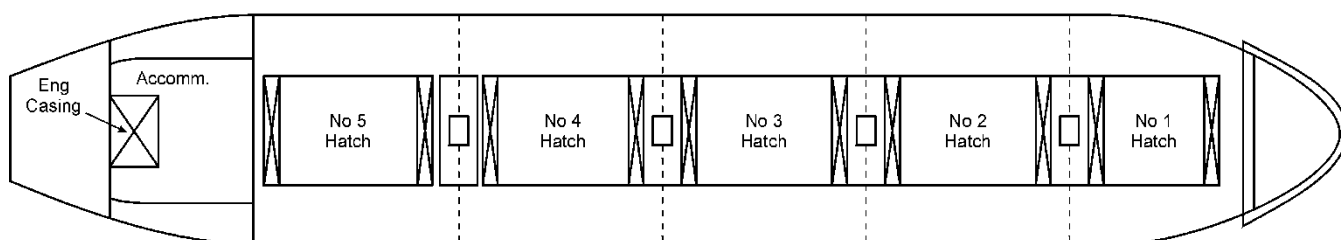
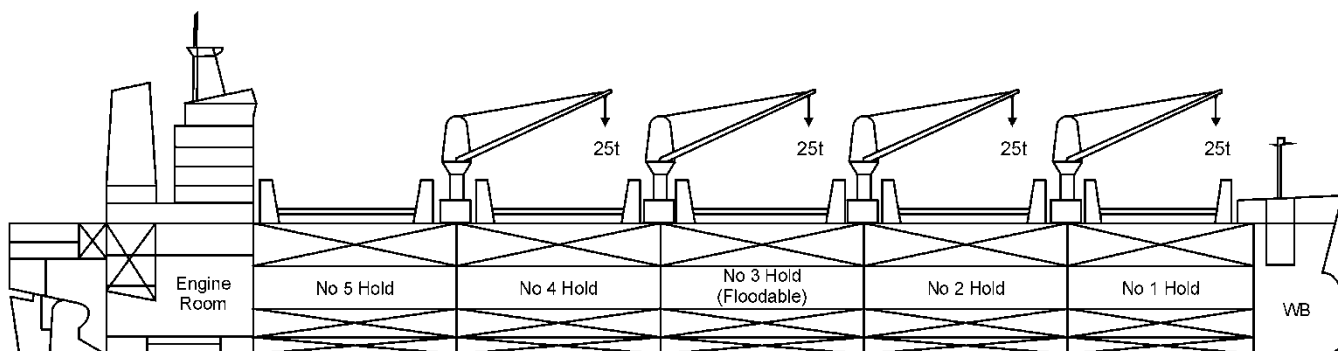
Γενικότερα, κατά τη διάρκεια ναυπήγησης κάθε πλοίου, γίνονται υποχρεωτικά οι απαραίτητες μετρήσεις προκειμένου να καθορισθεί η χωρητικότητά του , το λεγόμενο τονάζ του πλοίου, το οποίο αποτελεί και τον πιο σημαντικό παράγοντα για τα διάφορα έξοδα και την επένδυση του πλοίου και κατ' επέκταση τον λόγο για την εξέλιξη την ανάπτυξη και την σύγκρουση των οικονομιών του πλανήτη στο βωμό του εμπορίου, της ανταγωνιστικότητας και της γιγάντωσής τους.

Στο σημείο αυτό θεωρώ πως καλό θα ήταν να αναλυθούν τα είδη της χωρητικότητας των πλοίων :

- Ολική χωρητικότητα (gross register tonnage): Είναι ο συνολικός εσωτερικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου που διατίθενται για φορτία, εφόδια πλοίου και ενδιαίτηση πληρώματος – επιβατών. Είναι ουσιαστικά η συνολική σε όγκο διάσταση του πλοίου και μετριέται σε κόρους.
- Καθαρά χωρητικότητα (net register tonnage): Η καθαρά χωρητικότητα προσδιορίζει την πλήρη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε όγκο, δηλαδή σε κόρους. Είναι εύκολο να υπολογιστεί, αν από την ολική χωρητικότητα του πλοίου αφαιρεθεί ο όγκος ορισμένων χώρων που δεν προσφέρονται προς εκμετάλλευση (είτε μεταφοράς επιβατών, είτε φορτίου) δίκην χώρων μηχανοστασίου, δεξαμενών και αποθηκών εφοδίων, χώρων ενδιαίτησης πληρώματος, Γέφυρα και λοιπά.
- Χωρητικότητα εκτοπίσματος (dead weight tonnage - dwt): Η χωρητικότητα εκτοπίσματος υπολογίζεται σε τόνους «νεκρού βάρους» και προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, σε φορτίο, σε εφόδια και άλλα.

Εκτός από τα παραπάνω κύρια είδη χωρητικότητας, υφίστανται ακόμη:

- Χωρητικότητα Παναμά (Panama canal tonnage - PST): Όρος στη διώρυγα Παναμά με τον οποίο προσδιορίζονται τα τέλη διέλευσης.
- Χωρητικότητα Σουέζ (Suez canal tonnage - SCT): Όρος στη διώρυγα Σουέζ με τον οποίο προσδιορίζονται τα διόδια.
- Χωρητικότητα συνολική κράτους: Το άθροισμα της «ολικής χωρητικότητας» όλων των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους.



Φορτίο πλοίου

Επιστρέφοντας λοιπόν, μετά τη σύντομη περιγραφή της χωρητικότητας, τα διακινούμενα φορτία με πλοία διακρίνονται με πολλά κριτήρια. Αρχικά, στη ναυτιλία σε ό,τι αφορά τα φορτία υπάρχουν τρεις κύριες κατηγορίες: η ναυτιλία χύδην φορτίων, η ναυτιλία γραμμής και η ναυτιλία ειδικών φορτίων.

Ναυτιλία χύδην φορτίων

Τα χύδην φορτία διακρίνονται σε υγρά και σε στερεά. Είναι φανερό πως η χύδην ναυτιλία απορροφά ένα τεράστιο μέρος της συνολικής ναυτιλίας, με τα πλοία της να καλύπτουν περίπου τα τρία τέταρτα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Τα χύδην φορτία διακρίνονται σε τρεις επιμέρους κύριες κατηγορίες. Έχουμε τα υγρά χύδην φορτία που για τη μεταφορά τους απαιτούνται δεξαμενόπλοια. Στη συνέχεια ακολουθούν τα πέντε κύρια στερεά χύδην φορτία που είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, τα σιτηρά, ο άνθρακας (κάρβουνο), ο φώσφορος και ο βωξίτης. Στην τρίτη κατηγορία υπάρχουν τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία: προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, το τσιμέντο, ο γύψος, η ζάχαρη, το αλάτι και διάφορα χημικά προϊόντα.

Ναυτιλία γραμμής

Η ναυτιλία γραμμής διαφέρει πάρα πολύ από τη ναυτιλία χύδην φορτίου. Εδώ, το φορτίο είναι μικρότερου μεγέθους και δεν δικαιολογεί τη ναύλωση ολόκληρου πλοίου για τη μεταφορά του. Επιπροσθέτως, συνήθως αναφερόμαστε σε φορτία υψηλής αξίας και συχνά εύθραυστα, τα οποία απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά τη μεταφορά τους. Η μεταφορά λοιπόν αυτών των φορτίων πραγματοποιείται με τη μοναδοποίησή τους σε εμπορευματοκιβώτια, σε παλέτες και σε δεξαμενές ανάλογα με το είδος τους κάθε φορά.

Ναυτιλία ειδικών φορτίων

Αν και η ναυτιλία ειδικού φορτίου αποτελεί μια ξεχωριστή κατηγορία, έχει κοινά χαρακτηριστικά με τη ναυτιλία γραμμής αλλά και με τη ναυτιλία χύδην φορτίου, με τη διαχωριστική γραμμή να μην είναι ξεκάθαρα δοσμένη. Το

κυριότερο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας αυτής είναι ότι χρησιμοποιεί πλοία ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά συγκεκριμένου τύπου φορτίων. Οι πέντε κυριότερες κατηγορίες προϊόντων που μεταφέρονται με πλοία ειδικού φορτίου είναι: μηχανοκίνητα αυτοκίνητα, δασοκομικά είδη, υγρά αέρια, διάφορα χημικά και κατεψυγμένα προϊόντα.

Ακολουθεί μια συνοπτική περιγραφή των διακρίσεων των φορτίων:

- Ξηρά φορτία (dry cargoes): χαρακτηρίζονται όλα τα στερεά φορτία εκτός των υγρών φορτίων, όπως είναι τα διάφορα συσκευασμένα εμπορεύματα.
- Ομοειδή φορτία (homogeneous cargoes): ή τα λεγόμενα «χύδην φορτία» (bulk cargoes): χαρακτηρίζονται τα αποτελούμενα από το ίδιο προϊόν και μεταφέρονται χωρίς συσκευασία, όπως λέμε χύμα. Τέτοια μεταφερόμενα φορτία είναι τα φορτία δημητριακών και τα μεταλλεύματα, από την κατηγορία των ξηρών φορτίων, και από τα υγρά φορτία όλα τα υγρά φορτία που μεταφέρονται κατά είδος.
- Γενικά φορτία (general cargoes): χαρακτηρίζονται συνήθως τα βιομηχανικά αλλά και τα γεωργικά προϊόντα που όμως μεταφέρονται συσκευασμένα σε σάκους, κιβώτια και δέματα.
- Ειδικά φορτία πλοίου (special cargoes): χαρακτηρίζονται συγκεκριμένα φορτία που απαιτούν ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας και ιδιαίτερες εγκαταστάσεις – κατασκευές.
- Υγρά φορτία (liquid cargoes): χαρακτηρίζονται όσα δεν είναι στερεά. Τα διάφορα χημικά αέρια φορτία, επειδή μεταφέρονται υγροποιημένα, ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία. Τα φορτηγά υγρού φορτίου ονομάζονται γενικά δεξαμενόπλοια (tankers). Ανάλογα με το είδος του φορτίου τους διακρίνονται σε πετρελαιοφόρα (oil tankers), υγραεριοφόρα (liquefied gas carriers), οινοφόρα (wine tankers) και λοιπά. Συμπερασματικά, ανάλογα με το σύνηθες είδος μεταφερομένων φορτίων ενός πλοίου, χαρακτηρίζεται και το ίδιο το πλοίο, για παράδειγμα bulk carrier, δεξαμενόπλοιο και λοιπά.

Προστασία φορτίου

Γενικά το φορτίο των πλοίων, λόγω των εξειδικευμένων συνθηκών μεταφοράς (κλυδωνισμοί, υγρασία κλπ.) πρέπει να προστατεύεται με διάφορα πρόσθετα μέσα προς αποφυγή ζημιών, σύνθλιψης, διαβροχής, διαπότισης, εφίδρωσης, κακού αερισμού και διάφορες άλλες καταστρεπτικές συνθήκες. Τέτοια μέσα είναι κυρίως ξύλινες επιστρώσεις, ή από άλλα παρεμφερή υλικά που τοποθετούνται στο χώρο μεταξύ φορτίου και των μεταλλικών επιφανειών, των δαπέδων και των πλευρικών τοιχωμάτων των κυτών των πλοίων.

Επιπλέον, θα πρέπει να αποφεύγεται στο ίδιο κύτος (αμπάρι) να φορτώνονται διαφορετικά φορτία και ειδικά όταν κάποια αναδίδουν έντονες οσμές ή κάποια άλλα αντίθετα απορροφούν οσμές όπως είναι π.χ. ο καπνός, τα πορτοκάλια και άλλα. Επιβεβλημένα πρέπει να είναι μέτρα όπως η απαγόρευση του καπνίσματος, εντός των κυτών, άρτια συστήματα εξαερισμού και καλού φωτισμού.

Ειδικότερα, τέλος, τα μέτρα ασφαλείας φόρτωσης και εκφόρτωσης θα πρέπει να τηρούνται αμείωτα, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν παραμόρφωση πλοίου ή ανεπιθύμητη πλευρική κλίση αυτού.

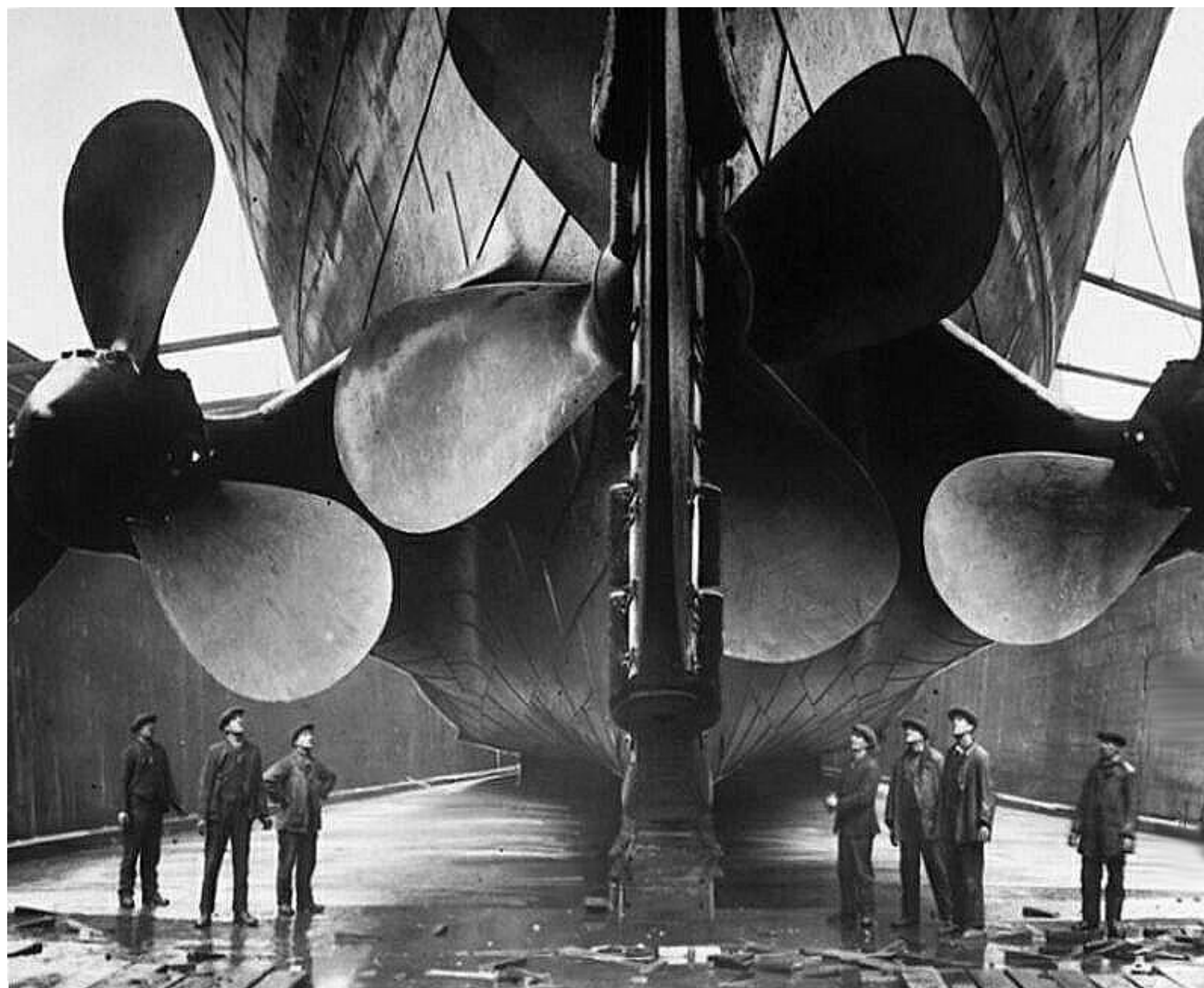
Επάνδρωση πλοίου



Ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος ενός πλοίου καθορίζεται και εμφανίζεται στο πιστοποιητικό Minimum Safe Manning Document. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από το κράτος νηολογήσεως του πλοίου και σύμφωνα με το Νηογνώμονα που παρακολουθεί το πλοίο. Το πιστοποιητικό, καθορίζει τον ελάχιστο αριθμό πληρώματος που μπορεί να φέρει ένα πλοίο ώστε να εξασφαλίσει ασφαλείς πλόες, από κει και πέρα έγκειται στην δικαιοδοσία και στην πολιτική της εκάστοτε εταιρίας για τον αριθμό πληρώματος που επιθυμεί να έχει στα πλοία της, χωρίς όμως να δύναται να υπερβαίνει τον αριθμό προσώπων που αναφέρεται στο πιστοποιητικό Ship Safety Equipment Certificate.

Ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος ενός πλοίου καθορίζεται από το μέγεθος του πλοίου, τον τύπο του πλοίου και τους αυτοματισμούς που διαθέτει. Το πλήρωμα ωστόσο, ενός ποντοπόρου πλοίου μεσαίου μεγέθους απαρτίζεται συνήθως από :

- Έναν Πλοίαρχο
- Έναν Υποπλοίαρχο
- Δύο Ανθυποπλοιάρχους
- Έναν Δόκιμο Πλοίαρχο
- Έναν Μηχανικό Α'
- Έναν Μηχανικό Β'
- Δύο Μηχανικούς Γ'
- Έναν Δόκιμο Μηχανικό
- Έναν Ηλεκτρολόγο
- Έναν Ναύκληρο
- Τρεις Ναύτες
- Ένας Ναυτοπαίς
- Τρεις Λιπαντές
- Έναν Καθαριστή Μηχανής
- Έναν Μάγειρα
- Δύο Βοηθούς Μάγειρα/Θαλαμηπόλοι



Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Με τον όρο επιχείρηση εννοούμε μια ομάδα ανθρώπων που οργανώνουν τις λειτουργίες τους προκειμένου να πραγματοποιήσουν κάποιο στόχο. Άρα τα συστατικά στοιχεία μιας επιχείρησης είναι :

- Τα άτομα που την αποτελούν
- Η οργάνωση των ατόμων και των λειτουργιών τους
- ο στόχος που πρέπει να επιτευχθεί

Μια επιχείρηση που έχει ως αντικείμενό της την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές χαρακτηρίζεται ως ναυτιλιακή. Πρόκειται στην ουσία για μία οικονομική μονάδα που διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται πλοία δικιάς της ιδιοκτησίας ή ξένης. Η έννοια της εκμετάλλευσης διαχωρίζεται από αυτήν της πλοιοκτησίας καθώς οι φορείς ιδιοκτησίας των πλοίων δεν συμμετέχουν στην εκμετάλλευση και διαχείριση των πλοίων τους αλλά τις αναθέτουν σε άλλα άτομα.

Η ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η οποία αποτελεί και μία πολύ σημαντική διαφορά ανάμεσα σε ναυτιλιακή και χερσαία επιχείρηση, είναι ότι το πλοίο αποτελεί από μόνο του μια επιχείρηση, η οποία όμως βρίσκεται “εν κινήσει” . Δηλαδή, διεθνώς μεταφέρεται σε διάφορα λιμάνια αλλάζοντας σύνορα. Επομένως θα πρέπει λογιστικά να προσδιορίζονται λεπτομερώς και με ακρίβεια όλα τα έσοδα και τα έξοδα που αυτό δημιουργεί κατά την κίνησή του και μάλιστα σε διαφορετικό νόμισμα, ανάλογα με το λιμάνι προσέγγισης.

Μία ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί λογαριασμούς, τους οποίους δεν συναντάμε σε άλλου είδους οικονομικές μονάδες. Οι κυριότεροι από αυτούς αναφέρονται επιγραμματικά στη συνέχεια.

1. Πλοία (**Ships**)
2. Ναυλωτές (**Charterers**) - Φορτωτές (**Shippers**)
3. Πρακτορεία και γραφεία ταξιδιών (**Agencies**)
4. Πράκτορες (**Agents**)
5. Εκναυλωτές (**Carrier**)
6. Ναυλομεσίτες (**Ship-brokers**) - Μεσίτες (**Brokers**)
7. Ασφαλιστές (**Underwriters**)
8. Ασφαλειομεσίτες (**Insurance brokers**)
9. Οργανισμοί Αυτασφάλισης (**Protection and Indemnity Clubs**)
10. Αποθέματα και Αγορές τροφοεφοδίων (**Supplies**) - Τροφοδότες (**Ship Chandlers**)
11. Καύσιμα, λιπαντικά κλπ. (**Bunkering**)
12. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος, τροφοδοσία πληρώματος κλπ.
13. Συντήρηση και επισκευές (**Maintenance and Repairs**)
14. Ετήσια και Ειδική Επιθεώρηση (**Annual and Special Survey**)
15. Έξοδα λιμένων (**Port dues and taxes**), έξοδα φορτοεκφορτώσεως και στοιβασίας
16. Επισκευαστές (**Repairers – Shipyards**)
17. Λογαριασμός Πλοιάρχου (**Master's account**)
18. Λογαριασμός εσόδων από ναύλους, μισθώματα, φορτωτικές κλπ.

Δομή Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Σε ό,τι αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διαχρονικά έχει αλλάξει πολύ η οργάνωση και η δομή τους. Η ανάπτυξη για παράδειγμα της τεχνολογίας των πλοίων καθιστά υποχρεωτική πλέον την ύπαρξη τμήματος μηχανικών στην εταιρία, κάτι που πριν το 1910 δεν χρειαζόταν διότι τα πλοία ήταν ιστιοφόρα. Σημαντικό ρόλο στην δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης, παίζουν ακόμα το μέγεθός της, ο τύπος των πλοίων, η εκπαίδευση του πληρώματος, οι στόχοι της για το μέλλον και το είδος της ναυτιλιακής. Μπορεί για παράδειγμα να είναι πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία.

Σε μια μικρή ναυτιλιακή εταιρεία, εκτός από τον πλοιοκτήτη που εκτελεί και χρέη διευθυντή, μπορεί να υπάρχουν μόνο το τμήμα της διαχείρισης (operation) που να αποτελείται από έναν πλοίαρχο και έναν βοηθό και που αναλαμβάνει και τη διαχείριση των πληρωμάτων, το μηχανικό τμήμα που υπεύθυνος να είναι ένας Α' Μηχανικός, το τμήμα των οικονομικών και το τμήμα που αναλαμβάνει τα νομικά ζητήματα της επιχείρησης. Αυτή είναι μια πολύ απλή δομή ναυτιλιακής εταιρίας που ωστόσο συναντάται συχνά σε μικρές ναυτιλιακές με λίγα πλοία αφού τα τμήματα αυτά επαρκούν για την ομαλή διαχείρισή της.

Είναι προφανές, ότι όσο τα πλοία αυξάνονται σε αριθμό, αυξάνεται και η πολυπλοκότητα της διαχείρισης της επιχείρησης και κατά συνέπεια χρειάζονται περισσότερα άτομα και περισσότερα τμήματα. Όσπου φτάνουμε σε κολοσσούς ναυτιλιακών, με περίπλοκη οργανωτική δομή, με πολλά τμήματα, που η λειτουργία τους και οι αρμοδιότητες των ατόμων τους είναι καθορισμένες προκειμένου να επιτυγχάνονται η εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία των τμημάτων και η έγκυρη και χωρίς καθυστερήσεις εκτέλεση των εργασιών.

Η δραστηριότητα λοιπόν μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, ασχέτως εάν είναι μικρή ή μεγάλη, επεκτείνεται πέραν των ορίων της χώρας που είναι

εγκαταστημένη η έδρα της και λόγω της φύσης των εργασιών της, χαρακτηρίζεται ως επιχείρηση υψηλού κινδύνου. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε είναι διαχειρίστριες, είτε πλοιοκτήτριες για λόγους περιορισμών ευθύνης είναι συνήθως Ανώνυμες Εταιρίες. Μια διαχειρίστρια εταιρεία που εδρεύει, για παράδειγμα, στον Πειραιά είναι δυνατόν να διαχειρίζεται πλοία μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας που εδρεύει στον Παναμά και μιας που εδρεύει στη Λιβερία. Με λίγα λόγια, μια διαχειρίστρια εταιρεία μπορεί να διαχειρίζεται πλοία, πλοιοκτητριών εταιρειών που έδρα τους έχουν διάφορες χώρες.

Παράδειγμα Δομής μιας μεγάλης Ναυτιλιακής Επιχείρησης

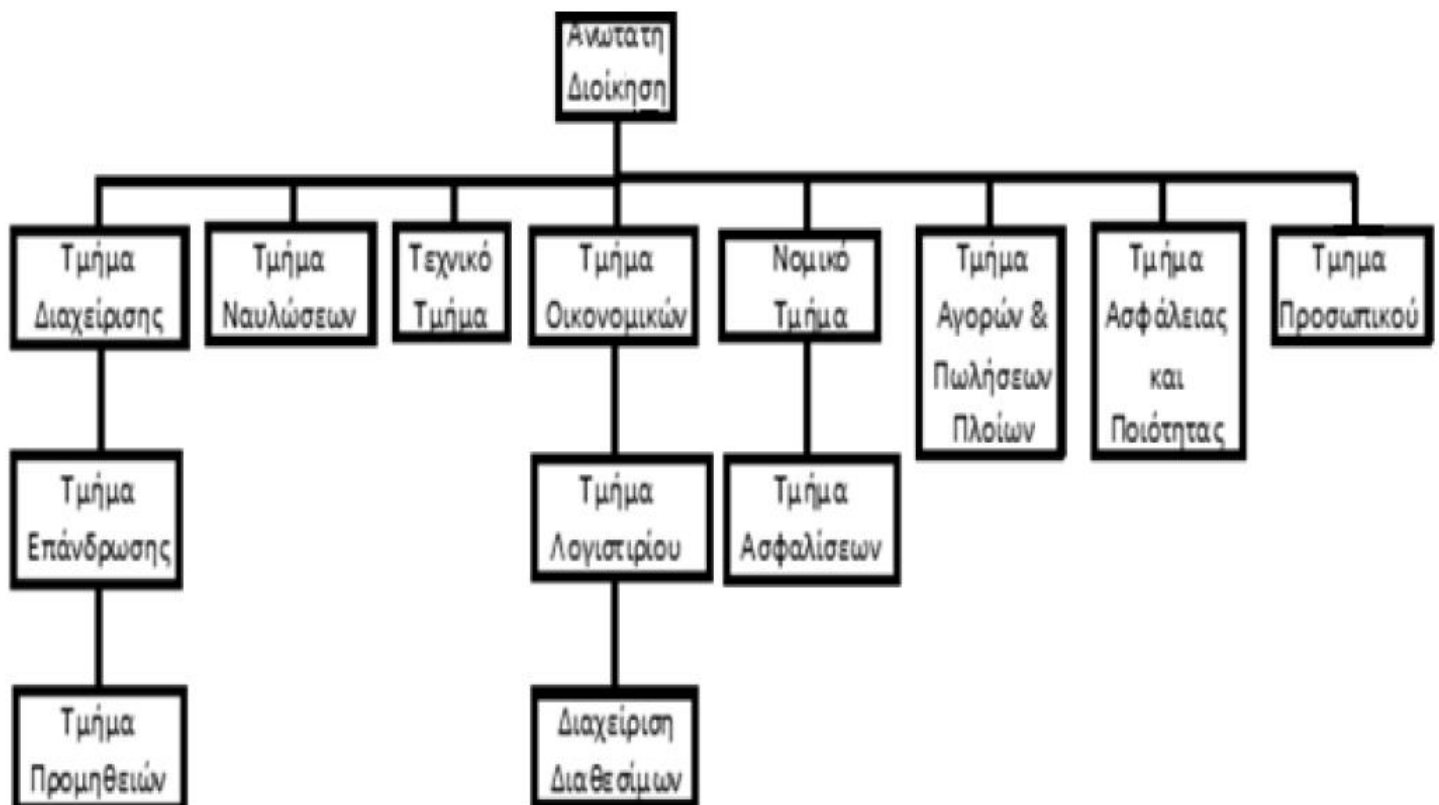
Όπως προανέφερα, όσο μικρότερη είναι η εταιρεία τόσο λιγότερα είναι τα τμήματα που την απαρτίζουν διότι οι εργασίες τους μπορούν να πραγματοποιηθούν από λιγότερα άτομα και τμήματα να συγχωνευτούν.

Ωστόσο, παρακάτω θα περιγράψω τα τμήματα που υπάρχουν σε μια μεγάλη ναυτιλιακή διαχειρίστρια εταιρεία και τις αρμοδιότητες των ατόμων που μπορεί να απασχολήσουν μια ναυτιλιακή εταιρεία.

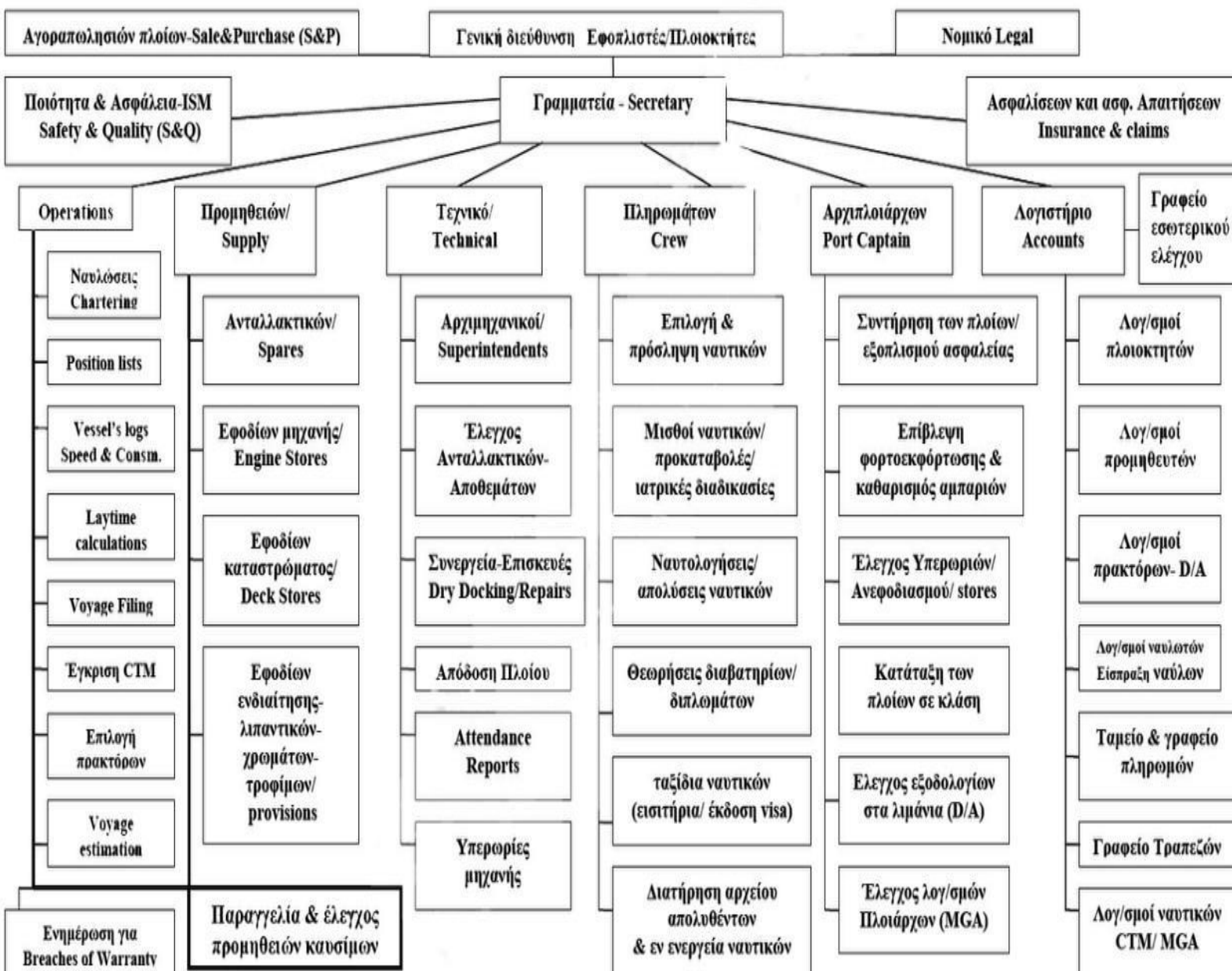
- Ανώτατη Διοίκηση
- Τμήμα Διαχείρισης των Πλοίων (operation)
- Τμήμα Προμηθειών
- Τμήμα Επάνδρωσης
- Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering)
- Τεχνικό τμήμα
- Τμήμα Οικονομικών
- Τμήμα λογιστικής παρακολούθησης

- Τμήμα διαχείρισης διαθεσίμων
- Νομικό τμήμα
- Τμήμα Αγορών και Πωλήσεων Πλοίων
- Τμήμα Ασφάλειας και Ποιότητας
- Τμήμα Προσωπικού

Παρακάτω ακολουθεί ένα ενδεικτικό μοντέλο οργάνωσης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και πιο κάτω μιας κολοσσού ναυτιλιακής επιχείρησης χωρίς να αποτελεί και το μοναδικό τρόπο τμηματοποίησής της και στις δύο περιπτώσεις.



Οργανόγραμμα μιας μεγάλης ναυτιλιακής επιχείρησης :



Ναυτιλιακή Λογιστική

Η Ναυτιλιακή Λογιστική, είναι κλάδος της Λογιστικής και έχει σαν σκοπό τον προσδιορισμό της προέλευσης, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της περιουσίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς και τον προσδιορισμό του ναυτιλιακού κόστους μετά του μερικού και γενικού οικονομικού αποτελέσματος.

Η Λογιστική της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν διαφέρει ουσιωδώς από τη Λογιστική μιας οποιασδήποτε επιχείρησης. Αυτό προκύπτει από το ότι η Λογιστική παρακολούθηση των στοιχείων του Ισολογισμού (Ενεργητικού - Παθητικού), Αποτελεσμάτων Χρήσεως (έσοδα - έξοδα) καθώς και η κατάρτιση των Λογιστικών Καταστάσεων (ισολογισμός, αποτελέσματα χρήσεως, διανομή κερδών) της ναυτιλιακής επιχείρησης ακολουθεί σε θεωρητικό επίπεδο τις γενικές αρχές της Χρηματοοικονομικής Λογιστικής και σε επίπεδο εφαρμογής την Λογιστική των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών.



Έννοια του κόστους

Κόστος είναι η διάθεση ή επένδυση αγοραστικής δύναμης για την απόκτηση υλικών ή άυλων αγαθών και υπηρεσιών με σκοπό τη χρησιμοποίησή τους για την πραγματοποίηση εσόδων από πωλήσεις ή την κάλυψη κοινωνικών αναγκών. Ένας άλλος ορισμός που έχει δοθεί είναι η αξία των οικονομικών μέσων που χρησιμοποιούνται για να αποκτηθούν αγαθά ή υπηρεσίες, τα οποία έχουν άμεσο ή μελλοντικό όφελος για την επιχείρηση.

Όταν μιλάμε για κόστος εκμετάλλευσης ενός πλοίου εννοούμε το σύνολο των θυσιών που απαιτούνται έτσι ώστε το πλοίο να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για τις οποίες είναι προορισμένο. Ο χρόνος μέσα στον οποίο παρέχονται αυτές οι υπηρεσίες είναι καθοριστικός παράγοντας στη διαμόρφωση του ύψους του κόστους εκμετάλλευσής του.

Μονάδα Μετρήσεως

- Κόστος ανά μονάδα
 - Συνολικό Κόστος/αριθμός μονάδων
- Συνολικό Κόστος
 - Για τον υπολογισμό του χρειάζεται μία αναγνωρίσιμη βάση

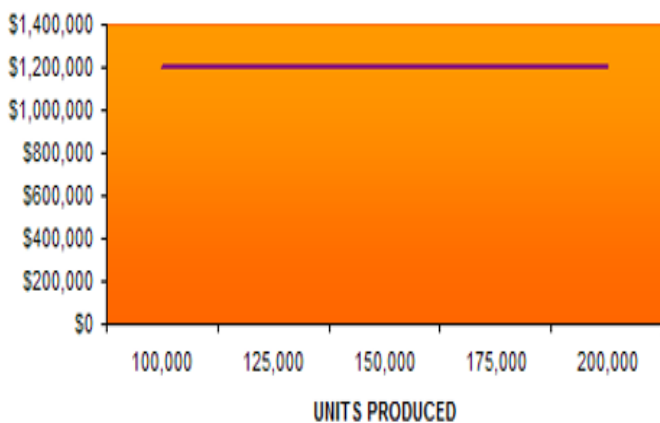
Αιτία Ύπαρξης

- **Άμεσο**, όταν δημιουργείται λόγω ύπαρξης του φορέα του κόστους
- **Έμμεσο**, όταν η ύπαρξή του δεν εξαρτάται μόνο από τον φορέα κόστους

Συσχέτιση με τις μεταβολές του όγκου παραγωγής

- **Σταθερό**, το κόστος που παραμένει αμετάβλητο σε σχέση με τον όγκο παραγωγής, αλλά μεταβάλλεται ανά μονάδα προϊόντος αντίστροφα με τις μεταβολές του όγκου παραγωγής π.χ. αποσβέσεις.
- **Μεταβλητό**, το κόστος που παραμένει αμετάβλητο ανά μονάδα παραγωγής, αλλά μεταβάλλεται με τις μεταβολές του όγκου παραγωγής π.χ. καύσιμα.

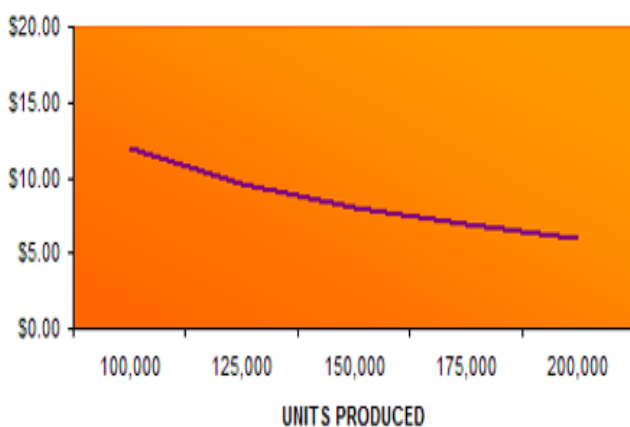
TOTAL FIXED COST



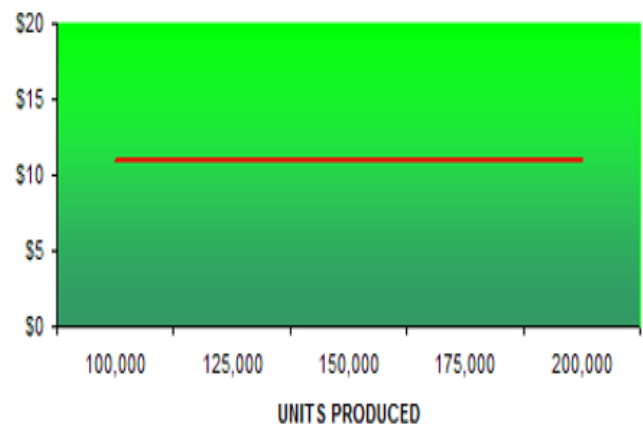
TOTAL VARIABLE COST



FIXED COST PER UNIT



VARIABLE COST PER UNIT



Λειτουργίες της επιχείρησης

- Κόστος παραγωγής
- Κόστος διοίκησης
- Κόστος πωλήσεων ή διάθεσης
- Κόστος χρηματοδότησης

Το άθροισμά τους ισούται με το συνολικό κόστος λειτουργίας της επιχείρησης

Χρονικό κριτήριο

- **Προϋπολογιστικό** ή μελλοντικό, στηρίζεται σε εκτιμήσεις σχετικά με έξοδα που αφορούν στο μέλλον.
- **Ιστορικό** ή πραγματικό ή απολογιστικό, αφορούν έξοδα που έχουν ήδη γίνει.



Κοστολόγηση της φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας

Γενικότερα, οι λογαριασμοί των εσόδων και των εξόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν διαφορετική εννοιολογική τοποθέτηση έναντι των λοιπών επιχειρήσεων και τυγχάνουν διαφορετικής αντιμετώπισης από πλευράς υπολογισμού του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Λόγω, λοιπόν, του ιδιότυπου των όρων της θαλάσσιας μεταφοράς καθίσταται δυσχερής ο εκ των προτέρων προσδιορισμός του κόστους του ναύλου (ιδίως των φορτηγών), τη στιγμή κατά την οποία η τιμή του ναύλου εξαρτάται εξ ολοκλήρου από το νόμο προσφοράς και ζήτησης.

Κέντρα Κόστους

Κέντρο (τμήμα) ή θέση κόστους είναι η μικρότερη μονάδα δραστηριότητας ή περιοχής ευθύνης, για την οποία πραγματοποιείται λογιστική συγκέντρωση του κόστους με σκοπό τη μέτρηση της αποτελεσματικότητάς της.

Κέντρα κόστους στην ποντοπόρο ναυτιλία είναι το πλοίο ή το ταξίδι (μετάβαση και επιστροφή του πλοίου). Ξεχωριστά το κάθε κέντρο κόστους μας δίνει το κατά μέρος κόστος της εκμεταλλεύσεως ενώ όλα τα κέντρα κόστους, μετά την συγκέντρωσή τους στο γενικό λογαριασμό εκμεταλλεύσεως, μας δίνουν το γενικό ναυτιλιακό κόστος της επιχειρήσεως.

Στην περίπτωση που έχουμε κόστος κατά πλοίο (φορτηγό), η επιχείρηση τηρεί ξεχωριστό λογαριασμό για κάθε πλοίο ο οποίος χρεώνεται με τα εκάστοτε έξοδα που δαπανά ο πλοίαρχος ή η επιχείρηση για την εκμετάλλευση του σκάφους, με την αναλογία των γενικών εξόδων της επιχείρησης και γενικότερα με όλα τα έξοδα που αφορούν το ταξίδι και θα αναλύσω εκτενώς στη συνέχεια, ενώ πιστώνεται και με τα εκάστοτε έσοδα του πλοίου, τα οποία θα αναλυθούν κι αυτά παρακάτω.

Έτσι, στο τέλος της χρήσης θα έχουμε στη χρέωση το ετήσιο κόστος του πλοίου και στην πίστωση τα μικτά ετήσια έσοδα του πλοίου.

Στην περίπτωση που έχουμε κόστος κατά ταξίδι, η επιχείρηση ανοίγει λογαριασμό με τίτλο «Ταξίδι 1 Πλοίου Α», «Ταξίδι 2 Πλοίου Β» και ούτω καθεξής. Κάθε ταξίδι περιλαμβάνει τη μετάβαση στο συμφωνηθέντα λιμένα και επιστροφή στο λιμένα της αφετηρίας.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται για να βρούμε το κόστος του ταξιδιού είναι η εξής, διαιρούμαι τα μηνιαία έξοδα με το 30, τα δε ετήσια με το 365 και βρίσκοντας τη δαπάνη της ημέρας πολλαπλασιάζουμε αυτή επί τον αριθμό των ημερών που διήρκεσε το ταξίδι.

Διάκριση των εξόδων εκμεταλλεύσεως του πλοίου

Αντικειμενικός σκοπός της αναλυτικής λογιστικής μέσα στη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ο προσδιορισμός του κατά ταξίδι ή κατά γραμμή κόστους εκμεταλλεύσεως, όπως και του αντίστοιχου αποτελέσματος. Από την γενική λογιστική δεν προκύπτει μόνο το κόστος εκμεταλλεύσεως του πλοίου, αλλά και το λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι λοιπόν εφικτός ο προσδιορισμός του κόστους των λειτουργιών με βάση τις αναλύσεις των λογαριασμών της γενικής λογιστικής. Αντίθετα, ο προσδιορισμός του κατά ταξίδι κόστους του πλοίου προϋποθέτει κατάλληλη ανακατάταξη των οργανικών κατ' είδος εξόδων.

Η ανακατάταξη των εξόδων εκμεταλλεύσεως γίνεται με βάση τη διάκριση αυτών σε σταθερά και σε μεταβλητά έξοδα, με την έννοια που θα εκθέσω παρακάτω εκτενέστερα.



Ανάλυση Σταθερών-Μεταβλητών Εξόδων

Το κριτήριο χαρακτηρισμού των εξόδων, σταθερά-μεταβλητά είναι η κίνηση του πλοίου, που σημαίνει ταξίδι και συνεπώς, κατά τεκμήριο, απασχόληση.

Μεταβλητά έξοδα

Θεωρούνται αυτά που πραγματοποιούνται, όταν το πλοίο βρίσκεται σε κίνηση, δηλαδή, όταν ταξιδεύει.

Τα διάφορα καύσιμα και τα λιπαντικά τα οποία χρειάζεται το πλοίο για να κινηθεί αποτελούν τη βασική μεταβλητή δαπάνη.

Επιπλέον τα έξοδα αυτά αφορούν τον απόπλου, τον κατάπλου, την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι ή σε λιμένες, κατά τη διάρκεια ταξιδιού, εκτός κι αν αυτό καταφεύγει σε λιμένα λόγω γενικής αβαρίας. Επίσης στα μεταβλητά έξοδα συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα διελεύσεως διωρύγων, γεφυρών, ποταμών κλπ.

Αναμφισβήτητα, τα έξοδα που αφορούν το φορτίο και βαρύνουν, κατά το ναυλοσύμφωνο, το πλοίο, είναι έξοδα μεταβλητά και αποτελούν στοιχείο του κόστους του αντίστοιχου ταξιδιού.

Παρά το γεγονός ότι, οι αμοιβές του πληρώματος θεωρούνται ως το κατεξοχήν σταθερό έξοδο, είναι δυνατόν υπερωρίες ή αμοιβές για έκτακτη εργασία στο πλοίο, να αφορούν ορισμένο ταξίδι ή τη διάρκεια επισκευών του πλοίου και να πρέπει να βαρύνουν το αντίστοιχο κόστος, ως μεταβλητή δαπάνη.

Ακολουθεί μια συνοπτική καταγραφή των μεταβλητών εξόδων.

Ανάλυση Μεταβλητών Εξόδων

Δαπάνες κινήσεως

- Καύσιμα με υποκατηγορίες πετρέλαιο (fuel oil) για την κίνηση του πλοίου και πετρέλαιο (diesel oil) για τις λοιπές ανάγκες – ενέργειες του πλοίου.
- Λιπαντικά με υποκατηγορίες κυλινδρέλαιο, αζονέλαιο κ.λπ.

Έξοδα λιμένος (port charges)

- Πλοηγικά (pilotage)
- Ρυμούλκηση (towage)
- Τέλη αγκυροβολιάς (anchorage dues)

Έξοδα Φορτίου (cargo expenses)

- Έξοδα φόρτωσης (loading expenses)
- Έξοδα εκφόρτωσης (discharging expenses)
- Φόροι φορτίου (taxes on cargo)

Διάφορα έξοδα (miscellaneous expenses)

- Δικαιώματα διέλευσης από διώρυγα (canal dues)
- Αμοιβή πράκτορα (agent fees)

Σταθερά έξοδα

Νοούνται αυτά που πραγματοποιούνται ανεξάρτητα απ' το αν ταξιδεύει το πλοίο ή παραμένει σε λιμένα. Τα σταθερά έξοδα χαρακτηρίζονται και ως <<τρέχοντα>> έξοδα (Running Expenses).

Μία κατεξοχήν σταθερή δαπάνη είναι οι αμοιβές του πληρώματος, δηλαδή η μισθοδοσία αυτού. Η δαπάνη αυτή κατανέμεται διαχρονικά και βαρύνει τα διάφορα ταξίδια και την αργία του πλοίου.

Τα ασφάλιστρα καθώς και όλες οι ειδικές ασφαλίσεις αποτελούν σταθερά έξοδα που βαρύνουν διαχρονικά την εκμετάλλευση του πλοίου.

Ακόμη, τα έξοδα ταξιδιών και οι δαπάνες ιατρικής, φαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης του πληρώματος, είναι σταθερά έξοδα και βαρύνουν κι αυτά διαχρονικά το κόστος εκμετάλλευσης.

Επίσης, στα σταθερά έξοδα του πλοίου περιλαμβάνονται οι φόροι και οι εισφορές που βαρύνουν το πλοίο.

Εξίσου σημαντικό είναι να τονίσω στο σημείο αυτό, πως σταθερή δαπάνη χαρακτηρίζεται το μέρος των αναλίσκόμενων καυσίμων και λιπαντικών κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμένες, λόγω αργίας ή επισκευών ή και όταν ταξιδεύει για να φθάσει σε λιμένα επισκευών.

Τέλος, το κόστος των επισκευών, της συντηρήσεως και των απαραίτητων υλικών και ανταλλακτικών εντάσσεται μεταξύ των σταθερών εξόδων εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Σημειώνεται δε, ότι το κόστος επισκευών επιβαρύνεται και με μέρος των σταθερών εξόδων του πλοίου, όπως και των μεταβλητών, όταν απαιτούνται μετακινήσεις και ταξίδια του πλοίου για επισκευές κ.λπ..

Ακολουθεί μια ανάλυση των σταθερών εξόδων (running expenses).

Ανάλυση Σταθερών Εξόδων

Μισθοί πληρώματος/crew wages

- ℞ Μισθοί συμβάσεως/basic wages
- ℞ Άδεια/δώρα/vacation bonus
- ℞ Υπερωρίες/overtime
- ℞ Έκτακτες αμοιβές/extra payments/bonus

Έξοδα πληρώματος/crew expenses

- ℞ Τροφοδοσία πληρώματος/victualing
- ℞ Ιατρικά έξοδα πληρώματος/crew medical expenses
- ℞ Έξοδα επαναπατρισμού/crew travel & repatriation
- ℞ Σύμβαση I.T.F./I.T.F. contracts
- ℞ Προμήθειες πρακτόρων –μεσιτών πληρωμάτων/manning agents
- ℞ Διάφορα έξοδα πληρώματος/various crew expenses

Ασφάλιστρα/insurances

- ℞ Ασφάλιστρα κύτους και μηχανών/H&M insurance
- ℞ Ασφάλιστρα ευθύνης έναντι τρίτων (Εισφορές στους Οργανισμούς Αυτασφάλειας των πλοιοκτητών)/P&I insurance
- ℞ Ασφάλιστρα/F.D.D insurance
- ℞ Ασφάλιστρα πληρώματος/crew insurance
- ℞ Ασφάλιστρα για απώλεια μισθώματος/Loss of Hire insurance
- ℞ Συμπληρωματική εισφορά στους Οργανισμούς Αυτασφάλειας Πλοιοκτητών/back calls
- ℞ Ασφάλιστρα κινδύνων πολέμων/war risk insurance

Λιπαντικά/lubricants

- ℞ Λιπαντικά/lubricants
- ℞ Λιπαντικά υπό παραγγελία/lubricants on order

Αναλώσιμα/Εφόδια/consumables /stores

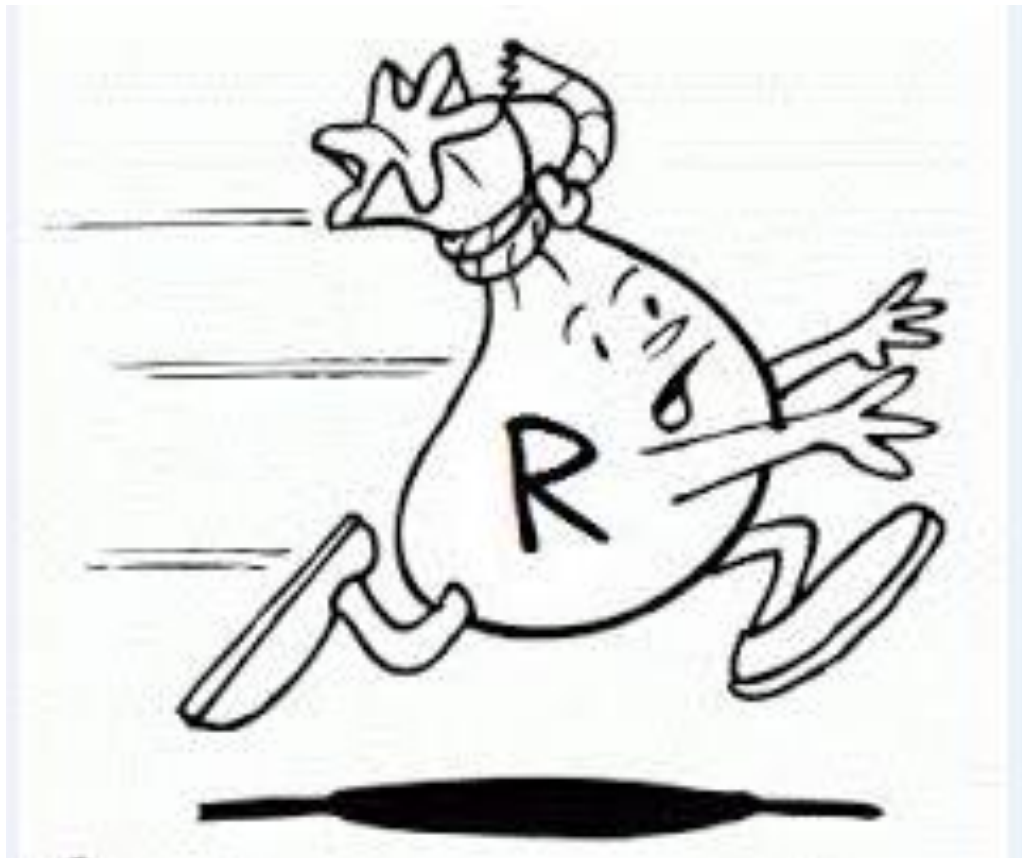
- ℞ Εφόδια μηχανής/engine stores
- ℞ Εφόδια καταστρώματος/deck stores
- ℞ Εφόδια σαλονιού/cabin stores
- ℞ Εκτελωνισμοί εφοδίων/customs/transport/forwarding
- ℞ Χρώματα/paints
- ℞ Χημικά /chemicals
- ℞ Αέρια/gases
- ℞ Νερό και πλυστικά/water & laundry
- ℞ Διάφορα αναλώσιμα/various consumables/stores
- ℞ Εφόδια υπό παραγγελία/stores on order

Επισκευές και Συντήρηση/repairs & maintenance

- ℞ Επισκευές και συντήρηση/repairs & maintenance
- ℞ Εφόδια προς επισκευή/stores for repairs
- ℞ Έξοδα για θέματα ασφάλειας πλοίου/safety inspections/repairs
- ℞ Ανταλλακτικά διάφορα/spares- various
- ℞ Ανταλλακτικά καταστρώματος/spares deck
- ℞ Ανταλλακτικά μηχανής/spares generator engine (g/e)
- ℞ Ανταλλακτικά γεννήτριας μηχανής/spares main engine (m/e)
- ℞ Τελωνεία/Μεταφορικά/customs/transport/forwarding
- ℞ Έξοδα επιθεώρησης/survey fees & certificates
- ℞ Έξοδα ταξιδιών με σκοπό επισκευές/traveling expenses for repair
- ℞ Έξοδα δείγματος λιπαντικών/fuel oil/laboratory oil analysis
- ℞ Ετήσια αναλογία (απόσβεση) δεξαμενισμού/annual portion of dry-docking
- ℞ Ανταλλακτικά/Επισκευές υπό παραγγελία/spares/repairs on order

Γενικά έξοδα διοίκησης/ General administration expenses

- ✦ Τηλεπικοινωνιακά/Ταχυδρομικά/telecommunications/postage
- ✦ Φόρος επί τανάζ (ετήσιος φόρος χωρητικότητας)/tonnage tax
- ✦ Έξοδα ταξιδιού/Επιθεώρησης/travel expenses/inspection
- ✦ Διάφορες επιβαρύνσεις λιμένος/various port charges
- ✦ Συναλλαγματικές διαφορές/exchange differences
- ✦ Έξοδα αντιπροσώπευσης πλοιάρχου/master's representation expenses
- ✦ Αναλογία επί των δαπανών διοικήσεως/share in administrative expenses
- ✦ Διάφορα έξοδα διοικήσεως/various administration expenses



Οικονομικό σχέδιο -

Μελέτη περίπτωσης ναυτιλιακής εταιρείας

Στο συγκεκριμένο σημείο, θα πραγματοποιηθεί η οικονομική μοντελοποίηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Από τη ναυτιλιακή αυτή επιχείρηση θα μελετηθεί και θα αναλυθεί το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ενός από τα πλοία της, εφαρμόζοντας τις μεθοδολογίες της τεχνοοικονομικής αποτίμησης. Σκοπός είναι η κατασκευή ενός μοντέλου, βασισμένο σε υπολογιστικό φύλλο Excel, το οποίο παρέχει πληροφορίες σε μορφή κειμένου και αριθμοδείκτες που θα ερμηνεύουν την χρηματοοικονομική κατάσταση του υπό εξέταση πλοίου. Πιο συγκεκριμένα θα βρεθούν τα κόστη (σταθερά και μεταβλητά) του πλοίου ανά έτος, κι έτσι θα έχω κάθε χρόνο τις χρηματοροές (έξοδα - έσοδα). Για την ανάλυση θα χρησιμοποιηθούν πραγματικά οικονομικά στοιχεία και καταστάσεις - που κατάφερα και συνέλεξα - ενός από τα πλοία μιας ναυτιλιακής εταιρείας που εδρεύει στην Κηφισιά της οποίας τα στοιχεία (όνομα, πλοία κλπ.) δεν μου επιτράπηκε δυστυχώς να δημοσιεύσω για ευνόητους λόγους.

Amphitrite Shipmanagement Inc - Η Εταιρεία

Η Amphitrite Shipmanagement Inc είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία με κύριο αντικείμενό της, τη διαχείριση εμπορικών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ιδρύθηκε το 1992, καταχωρήθηκε σαν μια ελληνική εταιρεία και η δραστηριότητά της, αρχικά, ήταν η παροχή υπηρεσιών ναύλωσης. Την εμπορική της δραστηριότητα την ξεκίνησε όταν υπέγραψε συμβόλαια με δύο από τους μεγαλύτερους εμπόρους ζάχαρης στον κόσμο ώστε να αναλάβει τη μεταφορά ζάχαρης χύδην από τη Δυτική Ακτή της κεντρικής Αμερικής προς τις ακτές της Μεσογείου και την Ευρώπη. Έχει τις εγκαταστάσεις της και το κέντρο των δραστηριοτήτων της στο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά στην Ελλάδα και κατά το έτος 2000 καθιέρωσε ένα υποκατάστημα στο ιστορικό λιμάνι της Γένοβα στην Ιταλία, επεκτείνοντας έτσι τις δραστηριότητες της στη διαχείριση πλοίων.

Το κύριο πλεονέκτημά της θεωρείται ότι είναι ο επαγγελματισμός της καθώς και η οικονομικά αποδοτική διαχείριση των δυνατοτήτων – πόρων της, που έχει σαν αποτέλεσμα το πολύ χαμηλό λειτουργικό κόστος, χωρίς αυτό να συνεπάγεται με συμβιβασμούς στην ασφάλεια, την συντήρηση και την επιχειρησιακή αποδοτικότητα.

Μέχρι πρότινος, η εταιρεία διαχειριζόταν ένα στόλο από 14 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τα οποία ανήκουν κατά κύριο λόγο στην κατηγορία των handymax, με μέσο όρο ηλικίας από 12 έως 14 έτη. Σήμερα, και με εμφανείς τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008 στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, ο στόλος της εταιρείας αριθμεί μόλις δύο πλοία με το ένα εκ των οποίων θα ασχοληθώ στη συνέχεια.

Ο κύριος στόχος της εταιρείας είναι να αυξήσει τον αριθμό των σκαφών της με έμφαση σε πλοία μεταξύ 25 – 40,000 dwt, τα οποία θα διαθέτουν δικά τους σύγχρονα φορτο-εκφορτωτικά μέσα (well-gearred) και θα είναι υψηλών προδιαγραφών πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Δεν επιδιώκει την ταχεία επέκταση του ομίλου με βιαστικές αποφάσεις αλλά με σίγουρα και σταθερά βήματα. Αυτό θα το πετύχει με την προσεκτική μελέτη και παρακολούθηση της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών και την ποιότητα των πλοίων που πρόκειται να αγοράσει.

Η Amphitrite Shipmanagement Inc έχει διαπιστευθεί με το πρότυπο ISO 9002 από την Lloyd's.



Λιμάνι Πειραιά – Port of Piraeus



Λιμάνι Γένοβα – Port of Genoa

M/V KATERINA - Το πλοίο

Name of Vessel: KATERINA

Previous names: OCEAN MERMAID, OCEAN DEEP BLUE

Owners: Amphitrite Shipmanagement Inc

Built: February, 1993, Ulsan South Korea

Yard name/number: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO LTD

Type: Bulk carrier

Flag: Malta

Port of registry: Valletta

Class: Bureau Veritas

IMO number: 9317002

P&I club: The London Steamship Owner's Mutual C/O A.Bilbrough & CO LTD

Grain Capacity / Bale Capacity: 33.858/32.699 CBM (Cubic Meters)

DWT: 26.500 MTS (Metric Tons)

LOA: 168.69 meters

Beam: 26 meters

Cranes: 3 x 30 tons each

“Πλοίο M/V KATERINA”



Η στρατηγική της εταιρείας συνοψίζεται στην έκφραση «πάρε το μέγιστο αποτέλεσμα από αυτό που σου προσφέρει η αγορά». Η πολιτική της στηρίζεται στην καθημερινή παρακολούθηση των πλοίων της, γεγονός που της επιτρέπει να δουλεύει με χαμηλά και όσο το δυνατόν σταθερά τρέχοντα ημερήσια έξοδα (Daily Running Expenses).

Όσον αφορά τώρα την κατάσταση των πλοίων της εταιρείας, αυτή κρίνεται άκρως ικανοποιητική. Τα μηχανικά και ηλεκτρολογικά μέρη των πλοίων, διατηρούνται σε άριστη κατάσταση γεγονός που επιτρέπει την χρήση των για διάστημα μεγαλύτερο του 80% του ημερολογιακού έτους.

Το λινκ της εταιρείας μας είναι το εξής: <http://www.amphitrite.ekriksi.gr/>

Bulk Carrier – Handymax

Το Μ/Ν ΚΑΤΕΡΙΝΑ είναι ένα πλοίο που ανήκει στην κατηγορία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και συγκεκριμένα είναι τύπου handymax.

Handymax: Είναι πλοία που μπορούν να μεταφέρουν φορτία από 40.000 έως 60.000 dwt. Επιχειρούν σε ένα μεγάλο εύρος παγκόσμιων ναυτικών διαδρομών μεταφέροντας κυρίως σπόρους και minor bulks (λιπάσματα, ζάχαρη, τσιμέντο και άλλα). Συνήθως διαθέτουν εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης καθώς μεταφέρουν γερανούς και έχουν σύγχρονες διατάξεις στα αμπάρια τους. Στην κατηγορία Handymax ανήκουν και η υποκατηγορία Supramax με πλοία από 50.000 έως 60.000 τόνους χωρητικότητα.

Επιχειρηματικό Πλάνο

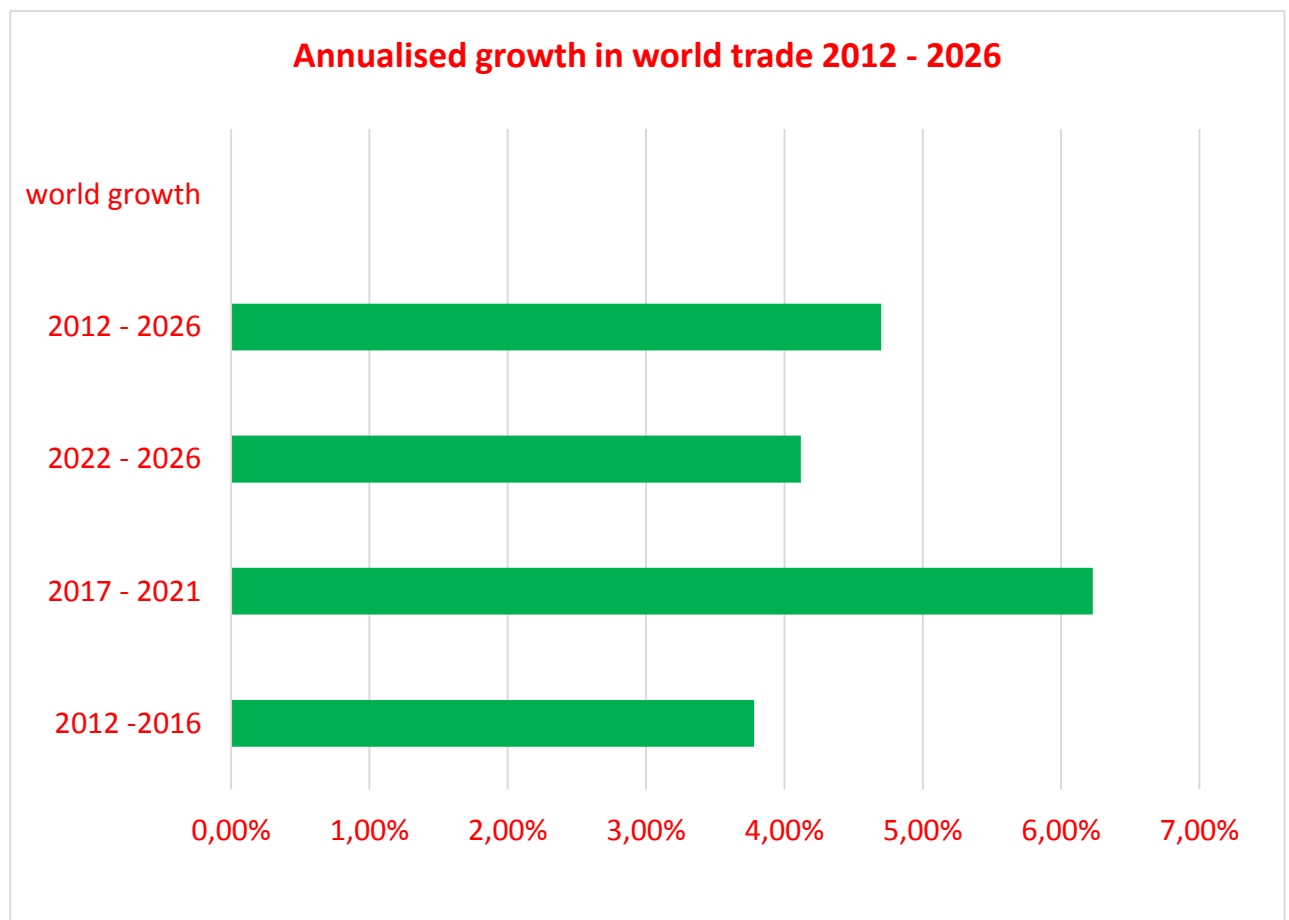
Αρχικά θα αναλυθεί η παγκόσμια ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες ξηρών φορτίων. Έπειτα θα πραγματοποιηθεί μια παρουσίαση του παγκόσμιου εμπορίου μέσω θαλάσσης και των προοπτικών αυτού. Στη συνέχεια θα πραγματοποιηθεί S.W.O.T. ανάλυση της εταιρείας και τέλος θα περιγράψω τα έσοδα της εταιρείας και του ταξιδιού ενός πλοίου.

Είναι γεγονός πως η αγορά των ναύλων βρίσκεται σε ιστορικό χαμηλό σημείο, επηρεαζόμενη τόσο από την παγκόσμια οικονομική κρίση, όσο και από την υπερπροσφορά πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ωστόσο στους ναυτιλιακούς κύκλους επικρατεί αισιοδοξία, διότι θα υπάρξει σταδιακή ανάκαμψη και η ναυτιλία θα βιώσει καλύτερες μέρες.

Όπως λοιπόν προανέφερα, η προσφορά των πλοίων υπερκαλύπτει την ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, όμως στο άμεσο μέλλον εκτιμάται μια αυξητική τάση στην αγορά των ναύλων, η οποία με τη σειρά της θα οδηγήσει σε αυξημένα ημερήσια έσοδα, ικανά να αποφέρουν την κερδοφορία της ναυτιλιακής μας εταιρίας.

Αύξηση του μεγέθους του παγκόσμιου εμπορίου συνεπάγεται με αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και άρα θετικά αποτελέσματα στην παγκόσμια ναυτιλία. Η πλειοψηφία των διεθνών οίκων αξιολόγησης, εκτιμά μια αύξηση της κερδοφορίας στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορίου κατά τα έτη 2012 – 2016, η οποία μπορεί να φτάσει σχεδόν το 4%.

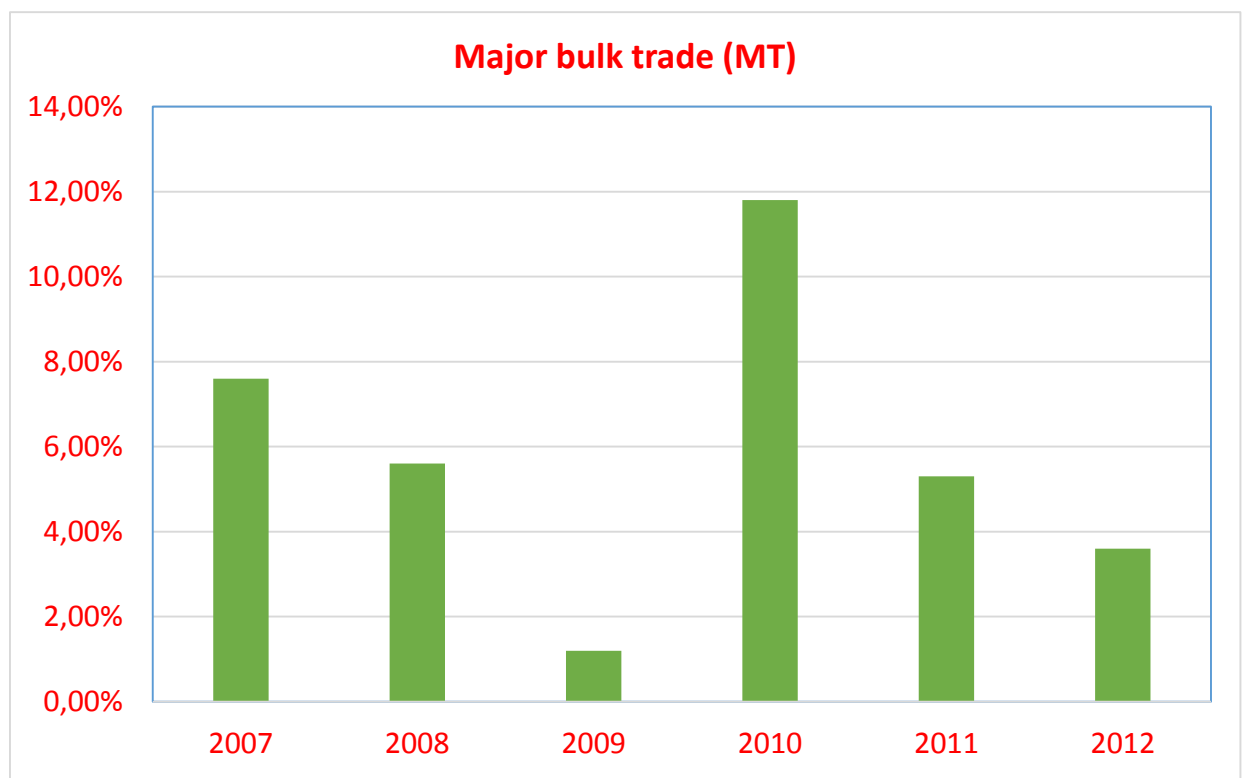
Αύξηση παγκοσμίου εμπορίου 2012 - 2026



Όπως φαίνεται και από το διάγραμμα, οι εκτιμήσεις για την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου από το 2012 – 2026 εμφανίζουν έναν μέσο όρο της τάξης του 4,70 %.

Συνεχίζοντας, αξίζει να αναφερθεί ότι η ζήτηση για τα πέντε κύρια εμπορεύματα ξηρού φορτίου (σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας, βωξίτης, σιτηρά και φωσφορούχα μεταλλεύματα), που μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων (bulk carriers), παρουσίασε αύξηση κατά τη διάρκεια των ετών 2010 – 2012. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πτώση του 2009 έχει ξεπεραστεί.

Ζήτηση για τα 5 κύρια εμπορεύματα ξηρού φορτίου



S.W.O.T. ανάλυση της Amphitrite

Στη συνέχεια θα ακολουθήσει μια S.W.O.T. ανάλυση της ναυτιλιακής εταιρείας.(Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Strengths	Weaknesses
• Πολυετής εμπειρία στη ναυτιλία • Καλές σχέσεις με τους πελάτες της • Πλοία σε πολύ καλή κατάσταση • Άρτια εκπαιδευμένο και καταρτισμένο προσωπικό καθώς και ικανά στελέχη • Καθημερινή παρακολούθηση πλοίων • Προσαρμογή και ευελιξία στις απαιτήσεις των εποχών	• Συρρίκνωση στόλου • Απασχόληση του στόλου σε έναν συγκεκριμένο τομέα της αγοράς • Δυσκολία άντλησης χρηματοδότησης
Opportunities	Threats
• Χαμηλές τιμές μεταχειρισμένων και νεότευκτων πλοίων	• Μεγάλος διεθνής ανταγωνισμός • Παγκόσμια οικονομική κρίση • Κλίμα αβεβαιότητας παγκοσμίως και πολιτικές αναταραχές • Υπερπροσφορά πλοίων • Πτώση στην αγορά των ναύλων • Θέσπιση νέων κανονισμών

Ανάλυση Λειτουργικών Εξόδων Διαχείρισης – Management Operating Expenses

Management Expenses

<u>όνομα λογαριασμού</u>	<u>ποσό</u>
<i>Salaries</i>	521563,14
<i>employees contribution</i>	29314,4
<i>staff extra</i>	14958,5
<i>IKA empl. Contribution</i>	32764,61
<i>TANPY empl. Contribution</i>	4035,84
<i>TSMEDE empl.contribution</i>	5544,48
<i>personnel training</i>	3119,88
<i>electr./water exps</i>	9128,11
<i>Telexes</i>	75,13
<i>Telephones</i>	42202,82
<i>Postages</i>	1318,53
<i>printing/stationary</i>	4878,13
<i>subscriptions/publications</i>	623,28
<i>hardware/software maintenance</i>	6977,19
<i>furniture/equipment maintenance</i>	504,14
<i>hardware/software</i>	6749,48
<i>fares and travelling</i>	2214,86
<i>public relations/enter.</i>	2111,34
<i>company car expenses</i>	2870,54
<i>Maintenance</i>	11885,59
<i>office furniture/equipment</i>	804,9
<i>legal expenses/registr.fees</i>	3607,56
<i>ISM/ISO expenses</i>	2380,1
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</u>	709632,55
Management Expenses	709.632,55

Παρακάτω ακολουθεί περιγραφή των εξόδων διαχείρισης της εταιρείας:

- Salaries – Μισθοί (των υπαλλήλων)
- Employees contribution – εισφορά των υπαλλήλων
- Staff extra – επιπλέον προσωπικό
- IKA-TANPY- TSMEDE empl. Contribution –εισφορές των ταμείων των εργαζομένων
- Personnel training – εκπαίδευση του προσωπικού
- Electr. /water expenses – έξοδα νερού, ηλεκτρισμού κλπ.
- Telexes/telephones/postages – τηλεφωνικά, ταχυδρομικά κλπ. έξοδα
- Printing/stationary – εκτυπωτικά έξοδα
- Subscriptions/publications – συνδρομές/δημοσιεύσεις
- Hardware/software maintenance – συντήρηση υλικού/λογισμικού
- Furniture/equipment –maintenance – συντήρηση επίπλων και λοιπού εξοπλισμού
- Hardware/software – υλικό/λογισμικό
- Fares and travelling – ναύλοι και ταξίδια
- Public relations/entertainment – δημόσιες σχέσεις και ψυχαγωγία
- Company car expenses – έξοδα αυτοκινήτων της εταιρείας
- Maintenance – συντήρηση γενικά
- Office furniture/equipment – εξοπλισμός/έπιπλα γραφείου
- Legal expenses/registry Fees – δικαστικά έξοδα/τέλη γραμματείας
- ISM/ISO expenses – έξοδα για διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης/διεθνή οργανισμό τυποποίησης

Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Εξόδων της Εταιρείας – Financial Expenses

Financial Expenses

<u>όνομα λογαριασμού</u>	<u>1ο έτος</u>
<i>discounts received</i>	-259
<i>exchange difference</i>	76,52
<i>interest received</i>	-217,52
<i>interest paid</i>	23,43
<i>other income</i>	-19,14
<i>bank charges</i>	1665,95
<i>guarantee commissions</i>	200,51
<i>losses fm bad debts</i>	27,88
<i>Priya</i>	12211,02
 <u>ΣΥΝΟΛΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ</u>	 13709,65
Financial Expenses	13.709,65

Παρακάτω ακολουθεί μια επεξήγηση των χρηματοοικονομικών εξόδων της εταιρείας :

- Discounts received – εκπτώσεις που έλαβε
- Exchange difference – συναλλαγματική διαφορά
- Interest received – τόκοι που εισπράχθηκαν
- Interest paid – τόκοι που καταβάλλονται
- Other income –διάφορα έσοδα
- Bank charges – τραπεζικές χρεώσεις
- Guarantee commissions – προμήθειες εγγύησης
- Losses fm bad debts – απώλειες επισφαλείς απαιτήσεις
- PRIYA- κέρδη και ζημιές οικονομικών καταστάσεων

Μέχρι στιγμής έχει γίνει η περιγραφή και η αποτίμηση των εξόδων διαχείρισης και των χρηματοοικονομικών εξόδων της Amphitrite Shipmanagement Inc. Στο σημείο αυτό, καλό θα ήταν να αναφέρω πως τα έξοδα αυτά (Management Expenses, Financial Expenses) δεν είναι πάντα σταθερά και γενικά μπορούν να αλλάζουν και να μεταβάλλονται μέσα σε ένα χρόνο σε κάθε χρόνο, για παράδειγμα μπορεί να απολυθούν υπάλληλοι, μπορεί να γίνουν έξτρα δαπάνες για την συντήρηση κλπ. Ωστόσο, στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας, προκειμένου να είναι πιο εύκολη για την κατανόηση όλων η διαδικασία των χρηματοροών και κατ' επέκταση η λειτουργία της ναυτιλιακής μας επιχείρησης, θα θεωρήσω σταθερά τα συγκεκριμένα έξοδα σε βάθος τριετίας που θα γίνει η ανάλυση. Αυτό συμβαίνει διότι, μέσα σε ένα τόσο μικρό χρονικό διάστημα – για μια ναυτιλιακή εταιρεία - όπως είναι τα τρία χρόνια δύσκολα θα υπάρξουν μεταβολές στις συγκεκριμένες δαπάνες κι αν υπάρξουν θα είναι μικρές.

Επομένως, αυτό που μας απασχολεί περισσότερο και θα αλλάζει συνεχώς ανάλογα των αριθμό των ταξιδιών και ανάλογα το μέγεθος του φορτίου αλλά και την απόσταση που θα διανύσει το πλοίο καθώς επίσης και τον χρόνο που θα διαρκέσει το κάθε ταξίδι (μπορεί να έχει διάρκεια από μερικούς μήνες μέχρι και χρόνια), είναι τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Running Expenses) για τα οποία θα γίνει εκτενώς ανάλυση παρακάτω.

Ανάλυση Λειτουργικών Εξόδων του Πλοίου – Running Expenses

Στο παρών σημείο θα περιγράψω τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου **KATERINA**, από τρία ταξίδια που πραγματοποίησε μέσα σε ένα χρόνο ώστε να συν υπολογιστούν στα έξοδα της εταιρείας που ήδη προανέφερα. Στη συνέχεια, θα αναλυθούν και μέσω αντίστοιχων πινάκων τα αποτελέσματα του ταξιδιού (έσοδα- έξοδα). Τέλος, μέσω όλων των πινάκων θα εκτιμηθεί η οικονομική κατάσταση της εταιρείας όταν πραγματοποιούνται τα εμπορικά ταξίδια των πλοίων της, δηλαδή θα γίνει η τεχνοοικονομική αποτίμηση της λειτουργίας των πλοίων. Τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου γι' αυτό το χρόνο εκτιμώνται στο 1.803.340,36 \$.

1^ο Ταξίδι

Το πλοίο **M/V KATERINA** ναυλώθηκε από το λιμάνι της Παραναγκουά (Paranagua) και από το Ρεσίφε (Recife) της Βραζιλίας ώστε να μεταφέρει στην Ολλανδία στο λιμάνι του Ρότερνταμ, εμπόρευμα 22.034,76 τόνων χύδην ζάχαρη (bulk sugar). Συγκεκριμένα τα λειτουργικά έξοδα περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

Running Expenses

	<u>Καθημερινά</u>	<u>Ετησίως</u>
1^ο ταξίδι		
<i>crew leave pay</i>	64,41	23428,21
<i>crew extra overtime</i>	154,2	56072,36
<i>crew wages</i>	1702,86	619156,44
<i>crew agency in Philippines</i>	94,26	34281,9
<i>crew agency in Bulgaria</i>	2,09	758,48
<i>CTM cost</i>	2,92	1063,55
<i>crew certificates</i>	19,2	6978
<i>crew extra</i>	16,39	5948,67
<i>crew bonus</i>	10,1	3672,24
<i>crew travelling</i>	152,17	55328,63
<i>crew medical</i>	3,91	1419,7
<i>insurance P+I</i>	247,68	90054,36
<i>insurance H+M</i>	330,35	120114,83
<i>insurance crew medical</i>	7,58	2755
<i>insurance war risk</i>	0,55	199,78
<i>Victualling</i>	192,42	69958,44
<i>cabin stores</i>	16,69	6071,39
<i>deck stores</i>	76,02	27603,46
<i>engine stores</i>	45,27	16461,12
<i>stores for repairs</i>	47,44	17246,16
<i>Paints</i>	94,12	34223,02
<i>Lubricants</i>	361,1	131298,21
<i>Chemicals</i>	2,89	1049,58
<i>stores forwarding expenses</i>	11,72	4258,06
<i>Spares</i>	270,25	98262,06
<i>spares forwarding expenses</i>	91,26	33171,26
<i>Repairs</i>	475	172711,56
<i>Classification</i>	117,71	42799,71
<i>operational expenses</i>	68,3	24829,29
<i>repair teams</i>	130,95	47612,75
<i>supt travelling expenses</i>	94,31	34291,57
<i>other reps travelling exps</i>	5,62	2045,65
<i>Miscellaneous</i>	50,08	18214,92
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ</u>	4959,82	1803340,36
Running Expenses 1^ο ταξίδι		1.803.340,36

Παρακάτω ακολουθεί επεξήγηση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου:

- Crew leave pay – άδεια πληρώματος
- Crew extra overtime –deck-engine – επιπλέον υπερωρίες στο κατάστρωμα στη μηχανή
- Crew wages – μισθοί πληρώματος
- Crew agency – πρακτορείο
- CTM cost (community trade mark) – κοινοτικό σήμα
- Crew certificate – πιστοποιητικά πληρώματος
- Crew medical – ιατρική περίθαλψη πληρώματος
- Insurance – ασφάλιση
- Victualing – τροφοδοσία
- Cabin stores – προμήθειες για τις καμπίνες (πυροσβεστήρες, σκούπες, πετσέτες κλπ.)
- Deck stores – προμήθειες για το κατάστρωμα (κάδοι σκουπιδιών, σωσίβια, καρέκλες κλπ.)
- Engine stores – προμήθειες για τις μηχανές
- Lubricants – λιπαντικά
- Chemicals – Χημικά
- Stores forwarding expenses – τα αναλώσιμα (παξιμάδια, βίδες κλπ.)
- Spares – ανταλλακτικά
- Spares forwarding expenses – ανταλλακτικά αλλά για πολύ συγκεκριμένα πράγματα (πχ παραγγελία για κάτι συγκεκριμένο που μια συγκεκριμένη εταιρεία το κατασκευάζει)
- Repairs – επισκευές
- Classification – ταξινόμηση
- Operational expenses – λειτουργικές δαπάνες (πχ νερό, απολυμάνσεις, καθαριότητα κλπ.)
- Supt travelling expenses (superintended) – έξοδα μετακίνησης του επόπτη
- Miscellaneous – διάφορα (φόροι σημαίας, Κούριερ κλπ.)

Ανάλυση Αποτελεσμάτων του Ταξιδιού – Voyage Results

Όπως λοιπόν πλέον είναι γνωστό, όταν υπάρχει ταξίδι, υπάρχουν ασφαλώς και λειτουργικά έξοδα πλοίου και άρα διαφορετικά κάθε φορά αποτελέσματα σε ότι αφορά τα έσοδα και τα επιμέρους έξοδα από την πραγματοποίηση κάθε ταξιδιού. Στο ταξίδι που περιέγραψα προηγουμένως κατάφερα να συλλέξω και τα αποτελέσματα όσον αφορά τα έσοδα και τα έξοδα του. Έτσι, παρακάτω θα γίνει μια περιγραφή και ανάλυση των εσόδων του ταξιδιού (Voyage Revenues) καθώς και των εξόδων του (Voyage Expenses), ώστε να παρουσιαστεί η κατάσταση των χρηματοροών και τα συνολικά αποτελέσματα τα οποία αφορούν την λειτουργία της ναυτιλιακής μας εταιρείας.

Επίσης κάπου εδώ, θα ήταν θεμιτό να επισημάνω πως τα αποτελέσματα των ταξιδιών (Voyages Results) αλλάζουν κάθε φορά κατά τη διάρκεια ενός έτους αναλόγως το ταξίδι που πρέπει να πραγματοποιήσουν, το φορτίο που έχουν να μεταφέρουν, τους ναύλους, τα καύσιμα, τους διάφορους πράκτορες και τους μεσίτες στα λιμάνια κτλ.

Έσοδα Ταξιδιού – Voyage Revenues

Τα έσοδα του ταξιδιού από τη μεταφορά της ζάχαρης περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

Voyage Revenue

Περιγραφή	ποσό/έτος
<i>Freight</i>	3570093,65
<i>Demurrage</i>	218784,34
<i>Despatch</i>	-32422,76
<i>chartering commission</i>	-126904,33
<u>Συνολικά αποτελέσματα Ταξιδιού</u>	3629550,9
Έσοδα Ταξιδιού	3.629.550,9

Voyage revenues – έσοδα ταξιδιού

- Freight – φορτίο (έσοδα για τον πλοιοκτήτη)
- Demurrage – αργοπορία (όταν καθυστερεί η αποστολή του φορτίου, πρόστιμο και κατά συνέπεια έσοδα στον πλοιοκτήτη)
- Despatch – αποστολή
- Chartering commission – μεσίτης για ναύλωση κλπ.

Στο σημείο αυτό θα επεξηγήσω τις έννοιες Demurrage και Despatch.

Demurrage: Ο χρόνος που έχει ο ναυλωτής στη διάθεση του για φορτοεκφόρτωση (laytime) καθορίζεται εκ των προτέρων και, αν τον υπερβεί, πληρώνει επισταλίες (αποζημίωση) για κάθε επιπλέον μέρα. Αυτό συνεπάγεται με έσοδα στον πλοιοκτήτη.

Despatch: Στην περίπτωση όμως που η φορτοεκφόρτωση πραγματοποιηθεί συντομότερα από το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στο ναυλωτή μια αποζημίωση (despatch) για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα που το πλοίο έμεινε ελεύθερο στο λιμάνι.

Έξοδα Ταξιδιού – Voyage Expenses

Τα έξοδα του ταξιδιού που περιέγραψα είναι τα παρακάτω.

Voyage Expenses

<u>Περιγραφή</u>	<u>ποσό/έτος</u>
<i>bunkers ifo ls</i>	168545,19
<i>bunkers mdo ls</i>	83185,94
<i>port expenses</i>	346746,12
<i>canal dues</i>	296802,24
<i>agency fees</i>	51001,47
<i>sundry port expenses</i>	6518,45
<i>cargo expenses</i>	5626,94
<i>extra insurance</i>	1836,34
<i>bunkers ifo</i>	1151479,77
<i>bunkers mdo</i>	139099,04
<u>Συνολικά αποτελέσματα</u> <u>Ταξιδιού</u>	2250841,5
Έξοδα ταξιδιού	2.250.841,5

Voyage expenses – έξοδα ταξιδιού

- Port expenses – έξοδα λιμανιού
- Canal dues – τέλη καναλιού
- Agency fees – αμοιβές πράκτορα
- Sundry port expenses – διάφορα έξοδα λιμανιού
- Cargo expenses – έξοδα φορτίου
- Extra insurance – επιπλέον ασφάλιση
- Bunkers IFO(intermediate fuel oil) - καύσιμα μαζούτ που χρησιμοποιούν τα πλοία για την κύρια μηχανή και για τα ταξίδια
- Bunkers MDO (marine diesel oil)- καύσιμα ντίζελ που χρησιμοποιούν τα πλοία για πιο λεπτεπίλεπτες διαδικασίες(πχ στο λιμάνι κλπ.)

Επομένως μετά την ανάλυση των εσόδων και των εξόδων του πρώτου ταξιδιού που περιέγραψα, αυτό δηλαδή με φορτίο τη ζάχαρη από τη Λατινική Αμερική και συγκεκριμένα από τη Βραζιλία στην Ευρώπη και στην Ολλανδία, θα εκτιμήσω τα αποτελέσματα από αυτό το ταξίδι για τη ναυτιλιακή εταιρεία. Άρα έχουμε :

Αποτελέσματα Ταξιδιού = Έσοδα Ταξιδιού – Έξοδα Ταξιδιού

☞ Για το 1^ο ταξίδι
Paranaqua, Recife → Rotterdam
Cargo: bulk sugar

Άρα **Voyage Results = Voyage Revenue – Voyage Expenses =>**

Voyage Results = 3.629.550, 90 – 2.250.841, 50 = 1.378.709, 40

Στη συνέχεια θα κάνω την υπόθεση ότι το πλοίο μας θα πραγματοποιήσει για τον πρώτο χρόνο δύο επιπλέον ταξίδια και θα συγκεντρώσω τα αποτελέσματα στο τέλος. Να επισημάνω πως για τα δύο αυτά ταξίδια, δε θα προχωρήσω σε λεπτομερείς αναλύσεις για τα έσοδα και τα έξοδα μέσω πινάκων όπως στο πρώτο ταξίδι. Η λογική, η δομή και η βάση των στοιχείων είναι αντίστοιχη σε όλα τα ταξίδια, οπότε δε χρειάζεται να κουράσω τον αναγνώστη με λεπτομέρειες.

Στο δεύτερο ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το M/V KATERINA, θα μεταφέρει από την Κούβα και συγκεκριμένα από την Αβάνα 18.000 τόνους χύμα καπνό (tobacco) στο λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα.

⇒ Για το 2^ο ταξίδι
Havana → Piraeus
Cargo: tobacco

Voyage Revenue = 3.001.333, 36

Voyage Expenses = 1.714.649, 24

Voyage Results = Voyage Revenue – Voyage Expenses =>

Voyage Results = 3.001.333, 36 – 1.714.649, 24 = 1.286.684, 12

Τώρα στο τρίτο ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το M/V KATERINA, θα μεταφέρει από το λιμάνι του Κάντιθ της Ανδαλουσίας στην Ισπανία προς το λιμάνι της Γένοβα στην Ιταλία 13.500 τόνους χύδην σπόρους καφέ από Μαρόκο.

➤ Για το 3^ο ταξίδι
Cadiz → Genoa
Cargo: coffee grains

Voyage Revenue = 2.199.218, 05

Voyage Expenses = 1.091.119, 92

Voyage Results = Voyage Revenue – Voyage Expenses =>

Voyage Results = 2.199.218, 05 – 1.091.119, 92 = 1.108.098, 13

Άρα το **Σύνολο** και για τα τρία ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν μέσα στον **πρώτο χρόνο** είναι το εξής :

1ος Χρόνος

<u>1ο Ταξίδι - Voyage Results</u>	1.378.709, 40
<u>2ο Ταξίδι - Voyage Results</u>	1.286.684, 12
<u>3ο Ταξίδι - Voyage Results</u>	1.108.098, 13
<u>Σύνολο</u>	<u>3.773.491, 65</u>

Έπειτα από τους προηγούμενους υπολογισμούς έχουμε τα έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας από το ένα από τα δύο πλοία της για τον πρώτο χρόνο. Άρα αφού υπολογίσουμε και τα έξοδα που έχει τα οποία ανέλυσα εκτενώς στην αρχή αυτής της ενότητας (Management, Financial και Running Expenses) θα καταφέρουμε να έχουμε την οικονομική χρηματοροή της επιχείρησής μας για τον πρώτο χρόνο και αντιστοίχως τα αποτελέσματα σε βάθος τριετίας το οποίο ήταν και το πλάνο της μελέτης μας.

1ος Χρόνος

Management Expenses	709.632,55
Financial Expenses	13.709,65
Running Expenses	1.803.340,36
Σύνολο	2.526.682,56

Όμως, τα έξοδα αυτά αφορούν τη λειτουργία και συντήρηση και των δύο πλοίων της εταιρίας. Υποθέτοντας τα έξοδα κάθε πλοίου είναι ισόποσα, καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα. . Άρα για το πλοίο μας θα είναι το μισό του παραπάνω ποσού δηλαδή **1.263.341,28 \$**

- Επομένως για τον **πρώτο χρόνο** θα έχουμε Αποτελέσματα = Έσοδα – Έξοδα

Άρα **Αποτελέσματα** = 3.773.491,65 – 1.263.341,28 = **2.510.150,37**

Ομοίως θα εργαστούμε και για τα επόμενα 2 έτη.

➤ Για τον **δεύτερο χρόνο** θα έχουμε:

Έστω πως και σε αυτή την περίπτωση το πλοίο μας πραγματοποιεί τρία ταξίδια. Έχουμε **Management Expenses** = 709.500 , **Financial Expenses** = 13.500 και **Running Expenses** = 1.826.230,56. Άρα συνολικά τα έξοδα της εταιρείας για τον δεύτερο χρόνο κυμαίνονται στα - **Έξοδα** = 2.549.230,56 . Άρα για το πλοίο μας θα είναι το μισό του παραπάνω ποσού δηλαδή **1.274.615,28 \$**

Όμως με τα τρία ταξίδια έχουμε και έσοδα από τους ναύλους τα οποία είναι συνολικά - **Έσοδα** = 3.213.196,60 .

Επομένως για το δεύτερο έτος : **Αποτελέσματα = Έσοδα – Έξοδα**

$$\underline{\text{Αποτελέσματα} = 1.938.581,32}$$

➤ Για τον **τρίτο χρόνο** της έρευνάς μας θα έχουμε:

Έστω πως σε αυτή την περίπτωση το πλοίο μας πραγματοποιεί στο σύνολό του πέντε ταξίδια. Έχουμε **Management Expenses** = 707.315,33 , **Financial Expenses** = 13.563,17 και **Running Expenses** = 1.763.431,10. Άρα συνολικά τα έξοδα της εταιρείας για τον τρίτο χρόνο κυμαίνονται στα - **Έξοδα** = 2.484.309,60 . Άρα για το πλοίο μας θα είναι το μισό του παραπάνω ποσού δηλαδή **1.242.154,8 \$**

Όμως με τα πέντε ταξίδια και την μεταφορά των εμπορευμάτων και σε αυτήν την περίπτωση έχουμε και έσοδα από τους ναύλους τα οποία είναι συνολικά - **Έσοδα** = 4.230.210,12 .

Επομένως για το τρίτο έτος : **Αποτελέσματα = Έσοδα – Έξοδα**

$$\underline{\text{Αποτελέσματα} = 2.988.055,32}$$

Συγκεντρωτικά λοιπόν, τα αποτελέσματα και για τα τρία έτη της μελέτης και της ανάλυσής μας βρίσκονται στον παρακάτω πίνακα.

	1ος Χρόνος	2ος Χρόνος	3ος Χρόνος
Έσοδα	3.773.491,65	3.213.196,60	4.230.210,12
Έξοδα	1.263.341,28	1.274.615,28	1.242.154,8
Αποτελέσματα	2.510.150,37	1.938.581,32	2.988.055,32

Αθροίζοντας τα αποτελέσματα και για τα τρία έτη, αντιλαμβανόμαστε πως η εταιρεία από το ένα και μόνο πλοίο έχει κέρδος :

XP1 + XP2 + XP3 =7.436.787,01 \$

Εδώ ακολουθεί μια γραφική απεικόνιση των εσόδων συναρτήσει του χρόνου για την τριετία λειτουργίας του πλοίου που περιέγραψα προηγουμένως.



Επίλογος

Εν κατακλείδι, θεωρώ ότι ο μελετητής και ο αναγνώστης της παρούσας εργασίας θα έχει μια πλήρη εικόνα τόσο της ναυτιλίας γενικότερα όσο και της επιμέρους δομής μιας ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και της λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, σε οικονομικά πλαίσια. Ταυτόχρονα, πιστεύω πως είναι σε θέση να μπορέσει να κατανοήσει το δύσκολο αλλά και απαιτητικό έργο που επιτελείται στο ναυτιλιακό κλάδο.

Ωστόσο, θα ήταν πολύ σημαντικό να αναφέρω το γεγονός ότι πέρα από τις οικονομικές αναλύσεις και τις αξιολογήσεις, η ελληνική ναυτιλία μπορεί κατά καιρούς να έχει βρεθεί αντιμέτωπη με δυσάρεστες καταστάσεις, όπως για παράδειγμα η οικονομική κρίση που διανύουμε στις μέρες μας, παρόλα αυτά πάντα ξεπερνάει τις δυσκολίες και βγαίνει στην επιφάνεια ακόμα πιο δυνατή, σφυρηλατώντας και πλάθοντας μ' αυτόν τον τρόπο τον χαρακτήρα των ανθρώπων που ασχολούνται με τη θάλασσα.



*Θάλασσα πικροθάλασσα
γιατί να σ' αγαπήσω...*

Βιβλιογραφικά στοιχεία και πηγές

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Γ.Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», 2^η έκδοση
- Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», 2^η έκδοση, Σταμούλης Α., Αθήνα
- Σαμπράκος Ε., «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Σταμούλης Α., Αθήνα
- Σπηλιόπουλος Κ., «Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον»
- Τζαννάτος Ε., «Τεχνολογία Πλοίου»

Ξένη Βιβλιογραφία

- Martin Stopford, «*Maritime Economics*», 2^η έκδοση
- Martin Stopford, «*Maritime Economics*», 3^η έκδοση, Routledge

Μελέτες – Έρευνες – Τύπος

- Εφημερίδα «Ναυτεμπορική»
- Περιοδικό «*Maritech*», *Maritime and Technology*
- Περιοδικό «Ναυτικά Χρόνια»
- Περιοδικό «Εφοπλιστής»

Ιστοσελίδες

- <http://www.nautilia.gr/new/site/>
- <http://www.yen.gr/wide/home.html>
- <http://www.e-nautilia.gr/>
- <http://www.statistics.gr/>
- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://iobe.gr/>
- <https://globalconnections.hsbc.com/global/en/tools-data/trade-forecasts/global>