

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΑΡΙΣΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΕΛΕΝΗ ΣΠΑΝΟΥ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (Επιβλέπων)
- ΜΕΡΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
- ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρόλογος

Η παγκόσμια ναυτιλία συνιστά σήμερα μία μείζονος σημασίας οικονομική δραστηριότητα, και μέσα σε αυτό το πλαίσιο η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ένα βασικό στοιχείο της ενάσκησης της όλης ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η παρούσα εργασία ειδικότερα πραγματεύεται και προσεγγίζει το ζήτημα του “άριστου” μεγέθους μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, δηλαδή το μέγεθος εκείνο το οποίο είναι το βέλτιστο δυνατό μέσα στα πλαίσια της όλης δραστηριοποίησής της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η όλη προβληματική εστιάζει στη γενικότερη διαίρεση της ναυτιλιακής επιχείρησης σε δύο βασικούς άξονες: αφενός μεν στο πλοίο, ως το μέσο της διενέργειας της θαλάσσιας μεταφοράς, αφετέρου δε στις υπηρεσίες ξηράς οι οποίες είναι απαραίτητες για την υποστήριξη των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Περίληψη

Η ναυτιλία είναι ένας βασικός παράγοντας για τη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου, δεδομένου ότι ένα μεγάλο ποσοστό του τελευταίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Περαιτέρω, η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η βασική μορφή με την οποία συμμετέχει κάποιος στην όλη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Η παρούσα εργασία προσεγγίζει το ζήτημα του καθορισμού του "άριστου" μεγέθους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Καταρχήν προσδιορίζεται το άριστο μέγεθος των υπηρεσιών ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, η οποία είναι αναγκαία για την υποστήριξη των πλοίων της. Στη συνέχεια αναλύεται το ζήτημα του άριστου αριθμού των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Τέλος, εξετάζεται το ζήτημα της βέλτιστης κατά το δυνατόν αναλογίας μεταξύ των υπηρεσιών της ξηράς και του αριθμού των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης, και το πώς οι μεταβολές της μίας πλευράς επηρεάζουν και σε ποια έκταση την άλλη.

Ως ένα γενικό συμπέρασμα είναι καταρχήν το ότι δεν υπάρχει μία σταθερή και μόνιμη αναλογία η οποία να δίδει το άριστο μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, το οποίο εξαρτάται από μία σειρά παραγόντων, με βασικούς τον τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τη γεωγραφική έκταση της δραστηριοποίησής της. Σε κάθε περίπτωση, αναλόγως των συγκεκριμένων συνθηκών της παγκόσμιας ναυτιλίας και της ζήτησης για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, το μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι ένα μεταβλητό μέγεθος.

Summary

Shipping is a basic factor in the conduction of the global trade, since a significant percentage of the worldwide trade takes place by sea. Furthermore, the maritime enterprise is deemed to be the basic instrument by which someone is getting involved in the whole shipping activity.

The present essay approaches the issue of the determination of the "optimum" size of the maritime enterprise. At first is determined the "optimum" size of the shore based services of the maritime enterprise, which are necessary for the support of its vessels. Subsequently is examined the issue of the "optimum" number of one maritime enterprise's vessels. Finally, the issue of the best possible ration between the shore-based services and the number of the vessels of a maritime enterprise is approached, and the issue of the potential affection of the alteration in the one side over the other.

As a general conclusion it may be stated that there is not any stable and permanent ration that determines the "optimum" size of a maritime enterprise, and the latter depends on various factors, from which the basic are the maritime sector in which the maritime enterprise is activated and the geographical area of its activation. In any case, on the basis of the prevailing condition of the global maritime and the existing demand of transportation services, the size of a maritime enterprise has a fluctuating magnitude.

The operation of shipping in international transport may as rule be described as *multiplant operations*.

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	2
2. Η Έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης και χαρακτηριστικά της.....	7
3. Η εξέλιξη του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	15
4. Παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν το μέγεθος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.....	19
4.1 Ο τομέας δραστηριοποίησης της ναυτιλιακής επιχείρησης	19
4.2 Η προσφορά και η ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς	24
4.3 Η εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας	30
4.4 Η δραστηριοποίηση σε διεθνές ή εθνικό πεδίο	35
4.5 Το λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης	36
5. Τα τμήματα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης	41
5.1 Το Τμήμα Γραμματείας.....	44
5.2 Το Τεχνικό Τμήμα.....	44
5.3 Το Τμήμα Επιχειρήσεων	46
5.4 Το Τμήμα Προμηθειών	46
5.5 Το Τμήμα Ασφαλίσεων και Ασφαλιστικών Απαιτήσεων.....	47
5.6 Το Τμήμα Λογιστηρίου.....	48
5.7 Το Τμήμα Πληρωμάτων.....	48
5.8 Το Τμήμα Προσωπικού του Γραφείου.....	48
5.9 Το Τμήμα ναυλώσεων.....	49
6. Το άριστο μέγεθος της αναλογίας προσωπικού ξηράς/ αριθμού πλοίων	49
7. Το “άριστο” μέγεθος του αριθμού πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.....	53
8. Συμπεράσματα.....	57
Αναφορές.....	61
Ελληνόγλωσσες.....	61
Αγγλόγλωσσες.....	62

1.Εισαγωγή

Η ναυτιλία, ως μία παγκόσμια βιομηχανία, θεωρείται ότι περιλαμβάνει το σύνολο εκείνων των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων οι οποίες είναι απαραίτητες για την πραγματοποίηση των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών σημείων τόσο προσώπων όσο και πραγμάτων (Μυλωνόπουλος, 2004: 27). Περαιτέρω, υπολογίζεται ότι περίπου ένα ποσοστό ανερχόμενο σε 95% του συνολικού παγκοσμίου εμπορίου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, και λαμβάνοντας υπόψη ιδίως αυτό το συγκεκριμένο ποσοστό η παγκόσμια ναυτιλία θεωρείται ότι συνιστά το πλέον βασικό μέσο εκείνο το οποίο επιτρέπει στις οικονομικές πηγές να διακινούνται, με παρεπόμενη συνέπεια και επακόλουθο να συνιστά τον πλέον βασικό μοχλό της όλης οικονομικής ανάπτυξης η οποία παρατηρείται στη σύγχρονη εποχή σε παγκόσμια κλίμακα (Kartanoglu et al., 2006). Πλέον αυτού και επιπροσθέτως θα πρέπει να σημειωθεί θεωρείται ότι έχει ιδιαίτερος θεμελιώδη σημασία για το παγκόσμιο εμπόριο καθώς προσφέρει ένα οικονομικό μέσο για τη μεγάλης κλίμακας μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών σημείων σε παγκόσμιο επίπεδο (Lun, Lai and Cheng, 2010: 2). Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να υπογραμμισθεί το γεγονός ότι η ναυτιλία γενικότερα θεωρείται ως μία από τις πλέον παγκοσμιοποιημένες βιομηχανίες στη σύγχρονη εποχή, και στη βάση της προηγούμενης παραδοχής δεν είναι δυνατόν σε καμία περίπτωση να προσεγγισθεί ως προς τα τεκταινόμενά της μόνο από μία στενή εθνική οπτική γωνία, αλλά να απαιτείται μία γενικότερη προσέγγιση και θεώρηση των τεκταινομένων σε αυτήν σε ένα διεθνές πλαίσιο (Lun, Lai and Cheng, 2010: 1).

Ένας από τους βασικούς “παίκτες” αλλά και ένα βασικό στοιχείο της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ειδικότερα οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται τα πλοία με τα οποία ενεργούνται διά θαλάσσης οι μεταφορές τόσο των πραγμάτων όσο και των προσώπων. Αξίζει να σημειωθεί ότι επί τη βάσει

υπάρχοντων στοιχείων του έτους 2004 (Stopford, 2009: 84) προκύπτουν ειδικότερα τα εξής ως κάτωθι ενδιαφέροντα στοιχεία αναφορικά με τις ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμια κλίμακα:

α) κατά το συγκεκριμένο έτος υπήρχαν και δραστηριοποιούνταν σε παγκόσμια κλίμακα 5518 ναυτιλιακές εταιρίες κάθε μεγέθους, οι οποίες ειδικότερα είχαν στην πλοιοκτησία τους 36.903 πλοία με τα οποία διεξήγαγαν τα παγκόσμια διά θαλάσσης εμπόριο. Από τα προαναφερόμενα στοιχεία προκύπτει πως σε παγκόσμια κλίμακα κατά μέσο όρο μία ναυτιλιακή εταιρεία είχε στην πλοιοκτησία της επτά πλοία.

β) κατά την ίδια χρονική περίοδο δραστηριοποιούνταν ένας μικρός συγκριτικά προς το σύνολο αριθμός πολύ μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων τους, και αξίζει να σημειωθεί πως το ένα τρίτο του παγκοσμίου στόλου ευρισκόταν στην πλοιοκτησία 112 ναυτιλιακών εταιρειών, καθεμία από τις οποίες είχε άνω των 50 πλοίων. Τα προαναφερόμενα υποδηλώνουν το γεγονός ότι παρατηρείται ένα στοιχείο μεγάλης συγκέντρωσης αριθμού πλοίων στην ιδιοκτησία και την εκμετάλλευση λίγων συγκριτικά ναυτιλιακών εταιρειών σε σχέση με το σύνολό τους.

γ) ένα τρίτο επίσης του παγκοσμίου στόλου ευρισκόταν στην πλοιοκτησία 716 ναυτιλιακών εταιρειών, από τις οποίες καθεμία είχε από 10 έως και 49 πλοία,

δ) το υπόλοιπο ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου ανήκε σε 4690 ναυτιλιακές εταιρίες, καθεμία από τις οποίες είχε υπό τη διαχείρισή της 2,3 πλοία κατά μέσο όρο. Επομένως, με βάση το τελευταίο στοιχείο προκύπτει πως ο συντριπτικός αριθμός των δραστηριοποιούμενων ναυτιλιακών εταιριών είχε έναν ιδιαίτερος μικρό αριθμό πλοίων τα οποία και εκμεταλλεύονταν.

Το βασικό στοιχείο της ναυτιλιακής επιχείρησης σε κάθε περίπτωση είναι το πλοίο της, αφού το τελευταίο είναι και το μέσο εκείνο με το οποίο πραγματοποιείται η θαλάσσια

μεταφορά, και επομένως είναι και το βασικό μέσο το οποίο της επιτρέπει τον πορισμό κέρδους από την ενασχόλησή της με τη διενέργεια θαλασσίων μεταφορών προσώπων και πραγμάτων. Από την άλλη πλευρά όμως, το πλοίο από μόνο του δεν μπορεί να λειτουργήσει: αντιθέτως, χρειάζεται και είναι αναγκαία η ύπαρξη μίας κατάλληλης υποδομής στην ξηρά για την απαιτούμενη υποστήριξη του πλοίου το οποίο επιχειρεί στη θάλασσα σε μία σειρά ζητημάτων απομένων αφενός μεν λειτουργικών ζητημάτων, αφετέρου δε για την εμπορική δραστηριοποίησή του.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση θεωρείται ειδικότερα πως συνιστά μία κλασική περίπτωση περίπλοκης οργάνωσης, εάν ληφθεί υπόψη ιδίως το γεγονός ότι το πλοίο, δηλαδή το σημείο εκείνο στο οποίο λαμβάνει χώρα η παραγωγή, ευρίσκεται γεωγραφικά μακριά από την εταιρεία (Γουλιέλμος, 2004: 216). Και η οργάνωση των υπηρεσιών της ξηράς συναρτάται με μία σειρά διαφορετικών αναγκών οι οποίες θα πρέπει να καλυφθούν ώστε να είναι δυνατή η ευχερής και απρόσκοπτη δραστηριοποίηση των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης στον κύριο εμπορικό σκοπό τους, δηλαδή τη διά θαλάσσης μεταφορά προσώπων και πραγμάτων.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός δραστηριοποιουμένων ναυτιλιακών εταιρειών σε παγκόσμια κλίμακα, οι οποίες έχουν διαφοροποίηση μεταξύ τους αναφορικά με το μέγεθός τους, επί τη βάση ιδίως του αριθμού των πλοίων τα οποία αυτές εκμεταλλεύονται. Και στη βάση της προηγούμενης παραδοχής, ανακύπτει το ζήτημα του κριτηρίου εκείνου το οποίο οδηγεί μία συγκεκριμένη ναυτιλιακή επιχείρηση ώστε σε δεδομένη στιγμή και υπό συγκριμένες συνθήκες να έχει έναν ορισμένο αριθμό πλοίων υπό τη διαχείρισή τους.

Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων αρχικών παρατηρήσεων, μέσα στο όλο πλαίσιο της παρούσας θα καταβληθεί προσπάθεια έτσι ώστε να προσδιορισθεί το ποιο

είναι το “άριστο” μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, εφόσον μπορεί να υποτεθεί πως υπάρχει ένα τέτοιο “άριστο” μέγεθος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Επειδή η έννοια του “άριστου” θα μπορούσε να θεωρηθεί ως πολύ γενική και ως εμπεριέχουσα μία έμφυτη σχετικότητα, η ειδικότερα προσέγγιση του “άριστου” μεγέθους της ναυτιλιακής επιχείρησης θα επιχειρηθεί σε τρεις επιμέρους άξονες ως εξής:

α) Καταρχήν ο πρώτος άξονας της όλης προσέγγισης του συγκεκριμένου ζητήματος θα λάβει χώρα με βάση την “άριστη” στελέχωση των υπηρεσιών ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, όσον αφορά τόσο τον αριθμό εργαζομένων σε αυτήν προσώπων, όσο και την αναγκαία κατά θεματικό τομέα διάρθρωση των υπηρεσιών της ξηράς της ναυτιλιακής επιχείρησης.

β) Σε ένα δεύτερο επίπεδο θα εξετασθεί ο “άριστος” αριθμός πλοίων τον οποίο είναι δυνατόν να έχει υπό τη διαχείρισή της μία συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία υπό συγκεκριμένες συνθήκες.

γ) Τέλος, θα εξεταστεί η βέλτιστη κατά το δυνατόν αναλογία μεταξύ της υπάρχουσας υποδομής στις υπηρεσίες ξηράς και του αριθμού των πλοίων, αλλά και το με ποιον τρόπο ειδικότερα είναι δυνατόν οι αυξομειώσεις της μίας παραμέτρου να επηρεάζουν και σε ποιο βαθμό την άλλη.

Προκειμένου να προσεγγισθούν τα ανωτέρω προαναφερόμενα δύο κύρια σημεία, θα πρέπει να γίνει προηγουμένως μία προσέγγιση αφενός μεν της έννοιας της ναυτιλιακής επιχείρησης σε συνδυασμό με μία διευκρίνιση ορισμένων βασικών εννοιών, αφετέρου δε των στοιχείων εκείνων τα οποία επηρεάζουν την όλη δομή αλλά και το μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Θα πρέπει εν προκειμένω να διευκρινισθεί πως η όλη προβληματική θα εστιάσει στη δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της μεταφοράς πραγμάτων σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ

τυχόν αναφορές σε άλλους ναυτιλιακούς τομείς θα λάβουν χώρα παρεμπιπτότως και προς το σκοπό της διευκόλυνσης της προσέγγισης του εν προκειμένω υπό εξέταση συγκεκριμένου ζητήματος.

Όσον αφορά τη δομή της παρούσης εργασίας και το βασικό της περιεχόμενο κατά κεφάλαιο, θα μπορούσε να συνοψισθεί ως εξής:

α) Καταρχήν, στο Κεφάλαιο 2 λαμβάνει χώρα μία προσέγγιση της όλης έννοιας της ναυτιλιακής επιχείρησης και των βασικών χαρακτηριστικών της. Αυτή η αρχική προσέγγιση κρίνεται ως απολύτως απαραίτητη, δεδομένου ότι θα πρέπει να προσδιορισθεί ως προς το εύρος της η συγκεκριμένη έννοια, της οποίας το “άριστο” μέγεθος είναι το βασικό ζητούμενο στην παρούσα.

β) Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζεται και αναλύεται η όλη εξέλιξη της μεγέθυνσης της ναυτιλιακής επιχείρησης ώστε να φθάσουμε στη σημερινή κατάσταση, με την ειδικότερη προσέγγιση των ζητημάτων εκείνων τα οποία συνετέλεσαν στη συγκεκριμένη εξέλιξη.

γ) Στη συνέχεια στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται οι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι θεωρούνται ότι ασκούν επιρροή στο μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης, και μέσα σε αυτό το πλαίσιο προσεγγίζονται ειδικότερα τα εξής στοιχεία: ο τομέας εκείνος της όλης ναυτιλίας στον οποίο δραστηριοποιείται μία ναυτιλιακή επιχείρηση, η προσφορά και ζήτηση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, η εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας, η δραστηριοποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο, και τέλος το ζήτημα του λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

δ) Το κεφάλαιο 5 της παρούσας προσεγγίζει τα βασικά τμήματα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, τα οποία θεωρούνται ως αναγκαία για την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

ε) Το κεφάλαιο 6 της παρούσης παρουσιάζει περαιτέρω το θέμα του “άριστου” μεγέθους της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφορικά ειδικότερα με το θέμα της αναλογίας μεταξύ ατόμων των υπηρεσιών ξηράς και αριθμού διαχειριζομένων πλοίων από τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

στ) Εν συνεχεία στο κεφάλαιο 7 της παρούσας λαμβάνει χώρα η προσέγγιση του ζητήματος του “άριστου” μεγέθους της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφορικά με τον βέλτιστο δυνατό αριθμό πλοίων τα οποία είναι δυνατόν να έχει υπό τη διαχείρισή της.

ζ) Τέλος, στο κεφάλαιο 8 παρουσιάζονται τα συνολικά συμπεράσματα της όλης εργασίας, στη βάση του συνόλου της προηγηθείσης ανάλυσης.

2. Η Έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης και χαρακτηριστικά της

Στα πλαίσια της παρούσης θα πρέπει καταρχήν να γίνει μία προσέγγιση και μία διευκρίνιση ορισμένων εννοιολογικών ζητημάτων τα οποία έχουν να κάνουν με την κεντρική εν προκειμένω έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ξεκινώντας από την ελληνική έννομη τάξη, υπάρχουν οι εξής εννοιολογικές διαφοροποιήσεις των προσώπων τα οποία σχετίζονται κατά το νόμο με ένα πλοίο (Κιάντου-Παμπούκη, 1994: 90-91):

α) ο κύριος του πλοίου: ο κύριος του πλοίου έχει απλώς και μόνον την κυριότητά του, δηλαδή το εμπράγματο δικαίωμα επί του πλοίου, χωρίς να ασκεί και κανενός είδους εμπορική εκμετάλλευσή του. Επομένως, με την προαναφερόμενη έννοια δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκεί κάποια ναυτιλιακή δραστηριότητα, αφού η όλη του σχέση με τη ναυτιλία σχετίζεται με την κυριότητα επί ενός (ή και περισσότερων) πλοίων, χωρίς όμως να “εκτίθεται” στη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών ο ίδιος και να συμμετέχει στη συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα.

β) ο πλοιοκτήτης: η πλοιοκτησία προϋποθέτει αφενός μεν την κυριότητα του πλοίου, δηλαδή το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας επ' αυτού, αφετέρου δε την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου από τον ίδιο το φερόμενο ως κύριό του, δηλαδή θα πρέπει αυτά τα δύο συγκεκριμένα προαναφερθέντα στοιχεία της κυριότητας και της εκμετάλλευσης να συντρέχουν στο ίδιο πρόσωπο. Σε αυτή την περίπτωση ο κύριος του πλοίου συμμετέχει ενεργά ο ίδιος στην ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα αφού χρησιμοποιεί το υπό την κυριότητά του πλοίο για τη διενέργεια εμπορικών δραστηριοτήτων.

γ) ο εφοπλιστής: ο εφοπλιστής είναι το πρόσωπο εκείνο το οποίο ασκεί την εμπορική εκμετάλλευση για λογαριασμό του σε σχέση με πλοίο του οποίου η κυριότητα ανήκει σε άλλο πρόσωπο. Σε αυτή την περίπτωση ο έχων το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας επί του πλοίου καλείται "κύριος του πλοίου" (και όχι πλέον πλοιοκτήτης, αφού δε συντρέχει στο πρόσωπό του το στοιχείο της εκμετάλλευσης του πλοίου). Ο εφοπλιστής εκμεταλλεύεται το πλοίο στη βάση μίας έννομης σχέσης η οποία υπάρχει μεταξύ αυτού και του κυρίου του πλοίου (συνήθως μίσθωση πράγματος, ναύλωση γυμνού πλοίου, χρονοναύλωση) προς το σκοπό του πορισμού κέρδους από την ενάσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας για τον ίδιο, αποδίδοντας το όποιο αντάλλαγμα το οποίο έχει συμφωνηθεί στη βάση της υπάρχουσας συμφωνίας με τον κύριο του πλοίου στον τελευταίο.

Θα πρέπει πάντως να διευκρινισθεί πως η αναφορά και στις τρεις παραπάνω έννοιες μπορεί να αφορά όχι μόνο φυσικά πρόσωπα, αλλά και κυρίως και κατεξοχήν νομικά πρόσωπα δραστηριοποιούμενα στη ναυτιλία, ως είναι και το πλέον σύνηθες.

Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων θα μπορούσε να υποστηριχθεί πως ναυτιλιακή επιχείρηση, λόγω της εμπλοκής τους στη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών,

ασκούν ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής, ενώ δεν υπάρχει αντίστοιχη ενασχόληση για τον κύριο του πλοίου, του οποίου η σχέση με τη ναυτιλία περιορίζεται μόνο στο εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας επί ενός ή περισσότερων πλοίων.

Ο πλοιοκτήτης, εάν εκληφθεί με την ως άνω προαναφερόμενη έννοια, θεωρείται ως ένας από τους βασικούς “παίκτες” στην παγκόσμια ναυτιλία. Κατά τον Stopford (2009: 281) ως πλοιοκτήτης ειδικότερα θεωρείται ένα πρόσωπο το οποίο κατέχει τον έλεγχο των συμφερόντων ενός ή περισσότερων πλοίων. Όσον αφορά τη σημασία της έννοιας του πλοιοκτήτη στην παγκόσμια ναυτιλία, θεωρείται πως αυτή συνίσταται στο γεγονός πως αυτός είναι το πρόσωπο εκείνο το οποίο λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις αναφορικά με τον τρόπο τον οποίο θα χρησιμοποιήσει τα πλοία του ώστε να παράσχουν θαλάσσιες υπηρεσίες, αλλά και επιπλέον θα πρέπει και να αποφασίσει το πότε και το πώς θα προβεί στην απόκτηση νέων πλοίων, αλλά ακόμη και τον τύπο των πλοίων στον οποίων την αγορά θα προβεί ώστε εν συνεχεία να είναι σε θέση να ενεργήσει την εμπορική εκμετάλλευσή τους (Lun, Lai and Cheng, 2010: 3). Με βάση τις προαναφερόμενες επισημάνσεις, προκύπτει πως οι κρίσιμες αποφάσεις των πλοιοκτητών εστιάζονται σε τρία ειδικότερα σημεία: στον καθορισμό του τρόπου λειτουργίας των πλοίων, στο χρόνο και τρόπο απόκτησης νέων πλοίων αλλά και στην επιλογή του ειδικότερου ναυτιλιακού τομέα στον οποίο επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί υπό δεδομένες συνθήκες.

Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να σημειωθεί πως η πλοιοκτησία ως μία γενικότερη λειτουργία δεν περιορίζεται μόνον και αποκλειστικώς στο γεγονός της απόκτησης ενός ή και περισσότερων πλοίων, στην ανεύρεση των κατάλληλων φορτίων και στην εν συνεχεία μεταφορά τους με το συγκεκριμένο πλοίο, αλλά αντιθέτως συντρέχουν μία σειρά από διαφορετικές δραστηριότητες οι οποίες εμπλέκονται στην όλη διαχείριση

αλλά και τη λειτουργία των πλοίων, και τα συγκεκριμένα καθήκοντα απαιτούν μία σειρά από διαφορετικά πεδία ικανοτήτων, γνώσεων και δεξιοτήτων (ICS, 2009/2010: 1). Μέσα σε αυτό το πλαίσιο και λαμβάνοντας υπόψη τα προηγουμένως αναφερθέντα, η πρώτη βασική κίνηση του πλοιοκτήτη συναρτάται με την ανάγκη χρήσης ορισμένων ατόμων για να κάνουν μία συγκεκριμένη δουλειά με την εκ παραλλήλου δημιουργία των κατάλληλων τμημάτων για τη λειτουργία της όλης επιχείρησης (ICS, 2009/2010: 1). Από την άλλη πλευρά όμως επισημαίνεται (Lorange, 2007) ότι κατά παραδοσιακό τρόπο οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν τόσο πλοιοκτήτες όσο και διαχειριστές, είχαν δηλαδή όχι μονοσήμαντη αλλά διττή ιδιότητα, αλλά από την άλλη πλευρά γίνεται δεκτό πως οι δύο αυτές διαφορετικές λειτουργίες, δηλαδή η πλοιοκτησία και η διαχείριση του πλοίου, έχουν η καθεμιά τους τόσο διαφορετικές απαιτήσεις όσο και ανάγκες. Με βάση την προαναφερόμενη προσέγγιση καθίσταται προφανές ότι μολονότι στην πράξη είναι δυνατόν το πρόσωπο του πλοιοκτήτη να ταυτίζεται ουσιαστικά με εκείνο του διαχειριστή, εντούτοις το ίδιο πρόσωπο θα πρέπει στην πράξη να επιτελεί διακριτές λειτουργίες και ενέργειες, αναλόγως του υπό ποια από τις δύο συγκεκριμένες ιδιότητές του ενεργεί σε πράττει σε δεδομένη στιγμή. Και επί τη βάσει αυτή προκύπτει πως και αναλόγως θα πρέπει να είναι και διαφορετικές οι συνθήκες κρίσης και ενέργειας αναλόγως της ιδιότητας με την οποία ένα πρόσωπο ενεργεί σε δεδομένη στιγμή. Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων, προκύπτει μία βασική διαφοροποίηση δύο βασικών εννοιών: αφενός μεν την απόκτησης της κυριότητας ενός πλοίου, αφετέρου δε της ενάσκησης της διαχείρισής τους σε εμπορικό επίπεδο, το οποίο λαμβάνει χώρα από δύο διακριτά πρόσωπα (νομικά κατά κανόνα υπό κάποια εταιρική μορφή), και οι δύο αυτές μορφές είναι δυνατόν να είτε να συγκεντρώνονται σε ένα πρόσωπο είτε και όχι αναφορικά με ένα συγκεκριμένο πλοίο.

Όσον αφορά τους στόχους μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως σημειώνεται χαρακτηριστικά (Γουλιέλμος, 2004:162) για το συγκεκριμένο ζήτημα, οι πλέον υψηλά ιεραρχούμενοι στόχοι της θεωρούνται ότι συνίστανται στην επιδίωξη του κέρδους, στην αποτελεσματικότητά και στην οικονομική σταθερότητά της.

Περαιτέρω, όσον αφορά ειδικότερα την οργανωτική δομή μίας ναυτιλιακής εταιρείας, θεωρείται πως είναι αυτή η οποία ορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να κατανεμηθούν τα διάφορα καθήκοντα, το ποιος εξαρτάται ιεραρχικά από ποιον και τα ειδικότερα εκείνα πρότυπα επαγγελματικής συνεργασίας τα οποία θα πρέπει να ακολουθηθούν από τα στελέχη της (Γουλιέλμος, 2004: 216).

Οι υπάρχουσες διαφοροποιήσεις σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση είναι δυνατόν να εντοπισθούν σε τρία επίπεδα (Γουλιέλμος, 2003: 36) και συγκεκριμένα να παρατηρείται:

α) Οριζόντια διαφοροποίηση: η συγκεκριμένη κατηγορία αναφέρεται στις υφιστάμενες διαφορές μεταξύ των διαφόρων συντελεστών της επιχείρησης. Η συγκεκριμένη διαφοροποίηση στη δομή των ναυτιλιακών εταιρειών οφείλεται αφενός μεν στο μεγάλο αριθμό επαγγελματικών ειδικοτήτων τις οποίες χρησιμοποιούν, αλλά και στην ανάγκη εξειδικευμένης γνώσης και δεξιοτήτων, ενώ από την άλλη πλευρά σημειώνεται πως αυτή η παρατηρούμενη οριζόντια διαφοροποίηση είναι ένα χαρακτηριστικό τόσο του πλοίου όσο και των γραφείων της ναυτιλιακής εταιρείας (Γουλιέλμος, 2003: 37). Με βάση τα προαναφερόμενα μπορεί να συναχθεί πως ένα βασικό στοιχείο το οποίο σχετίζεται με το επίπεδο της οριζόντιας διαφοροποίησης συναρτάται με την εξειδίκευση των απασχολούμενων προσώπων, τα οποία και θα πρέπει να οργανωθούν κατά θεματικούς τομείς σχετικούς με τις ανατεθειμένες σε αυτά αρμοδιότητες. Σε ένα πρακτικό επίπεδο και λαμβάνοντας το παράδειγμα της λειτουργίας των ελληνικών

ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η λειτουργία τους στην πράξη φαίνεται να έχει ως εξής (Theotokas, 2007): η πλοιοκτησία των πλοίων ανήκει σε μία εταιρεία η οποία έχει την εγκατάστασή της σε κάποια χώρα η οποία παρέχει εταιρική και φορολογική ελευθερία, και ειδικότερα κάθε πλοίο ανήκει σε μία ξεχωριστή εταιρεία, δηλαδή υπάρχει μία πλοιοκτήτρια εταιρεία για κάθε πλοίο. Επομένως, στην όλη ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχουν τόσες πλοιοκτήτριες εταιρίες όσα είναι και τα πλοία της, ενώ κάθε πλοιοκτήτρια ως προς τη μετοχική της δομή ελέγχεται από το ίδιο πρόσωπο. Κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία περαιτέρω αναθέτει τη διαχείριση του πλοίου της σε μία διαχειρίστρια εταιρεία, η οποία ομοίως έχει την εγκατάστασή της σε μία χώρα η οποία είναι σε θέση το θεσμικό της πλαίσιο να παρέχει θεσμική και φορολογική ελευθερία. Από τη μία πλευρά η πλοιοκτήτρια εταιρεία ενεργεί ως η “κεφαλή”, ενώ από την άλλη πλευρά η διαχειρίστρια ως ο πράκτορας (agent) της πλοιοκτήτριας, αν και κατά βάση τα ίδια φυσικά πρόσωπα είναι αυτά τα οποία ευρίσκονται πίσω από τα δύο αυτά νομικά πρόσωπα, δηλαδή τόσο την πλοιοκτήτρια όσο και τη διαχειρίστρια εταιρεία, υπό την έννοια της μετοχικής δομής των δύο διαφορετικών κατ’ όψη νομικών προσώπων και των οικονομικών συμφερόντων τα οποία υποκρύπτονται πίσω από αυτές. Εκτός όμως από το παράδειγμα το οποίο προαναφέρθηκε αναφορικά με τον τρόπο της λειτουργίας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η ίδια παρεμφερής δομή ως αυτή αναφέρεται ανωτέρω φαίνεται ότι τυγχάνει εφαρμογής και για τις λοιπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε παγκόσμια κλίμακα και ασχέτως της εθνικότητας των συμφερόντων τους: ο πλοιοκτήτης νηολογεί τα πλοία του στο όνομα εταιρειών οι οποίες έχουν η καθεμιά τους την πλοιοκτησία ενός πλοίου, και ο πλοιοκτήτης είναι το πρόσωπο εκείνο το οποίο έχει τον έλεγχο των συμφερόντων των συγκεκριμένων εταιρειών, ενώ επιπλέον τα μετρητά χρήματα καθώς και κάθε είδους άλλα περιουσιακά στοιχεία τα

οποία συναρτώνται με τη ναυτιλιακή επιχείρηση τηρούνται χωριστά, συνήθως σε τραπεζικούς λογαριασμούς οι οποίοι τηρούνται σε χώρες οι οποίες προσφέρουν ένα ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς (Stopford, 2009: 281-282). Επομένως, και σε διεθνές επίπεδο πλην της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης φαίνεται να επικρατεί ως σχήμα η ισότητα μεταξύ αριθμού πλοίων και πλοιοκτητριών εταιρειών. Εκτός αυτού και πέραν της σύστασης μίας πλοιοκτήτριας εταιρείας για κάθε πλοίο της εν γένει ναυτιλιακής επιχείρησης, υπάρχει η ανάγκη της σύστασης και της εν γένει λειτουργίας μία διαχειρίστριας εταιρείας, της οποίας η βασική αποστολή συνίσταται στο να ασχολείται με τις καθημερινές λειτουργίες και ανάγκες των πλοίων ώστε να είναι δυνατή η εμπορική αξιοποίηση και εκμετάλλευσή του (Stopford, 2009: 282). Και με την παραπάνω διττή οργάνωση, το ίδιο πρόσωπο, έστω και διά της χρήσεως διαφορετικών μεταξύ τους νομικών προσώπων, ουσιαστικά ελέγχει τα πλοία σε δύο επίπεδα: καταρχήν στο επίπεδο της κυριότητας σε αυτά ως ο ιδιοκτήτης τους ο οποίος εμφανίζεται στο νηολόγιο της σημαίας την οποία φέρει το πλοίο, και κατά δεύτερον στο επίπεδο της εμπορικής διαχείρισης και εκμετάλλευσής του, ως η διαχειρίστρια εταιρεία του. Απλώς, όσον αφορά τις πλοιοκτήτριες, αυτές είναι όσες είναι και τα πλοία, ενώ η διαχειρίστρια εταιρεία είναι μία: αυτή συγκεντρώνει όλα τα πλοία διαφορετικής κατ' επίφαση πλοιοκτησίας, πλην όμως που ανήκουν στον έλεγχο του ιδίου (ή ιδίων) φυσικών προσώπων.

β) Κάθετη διαφοροποίηση: η συγκεκριμένη διαφοροποίηση προσδιορίζει ειδικότερα το βάθος της επιχειρησιακής οργάνωσης και αφορά τον αριθμό των επιπέδων ιεραρχίας τα οποία υπάρχουν σε μία συγκεκριμένη επιχείρηση σε κάθετη διάταξη. Η κάθετη διαφοροποίηση εν γένει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις θεωρείται πως έχει το χαρακτηριστικό ότι δεν υφίστανται κατά κανόνα περισσότερα από 2-3 ιεραρχικά

επίπεδα μεταξύ του απλού υπαλλήλου και της ανώτατης διοίκησης (Γουλιέλμος, 2003: 40). Και ως προς αυτό το συγκεκριμένο σημείο παρατηρείται ειδικότερα (Γουλιέλμος, 2003: 41) πως όσον αφορά την κάθετη διαφοροποίηση, το πρωταρχικό κριτήριο των ιεραρχικών επιπέδων θα πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να είναι εφικτή η ταχεία λήψη των αποφάσεων από την πλευρά της εταιρείας. Και τούτο διότι όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται (Kartanoglu et al., 2006) η διαδικασία λήψης των αποφάσεων συναρτάται με την ανάπτυξη ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος για τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Με βάση τα προαναφερόμενα, ο αριθμός των επιπέδων δεν είναι αυτοσκοπός ούτε ένα ζήτημα ουσιώδες προς εξέταση αυτοτελώς: το ζητούμενο είναι η λήψη αποφάσεων με ταχύτητα, ώστε η ναυτιλιακή επιχείρηση να είναι σε θέση να δημιουργεί ή και να διατηρεί τα όποια συγκριτικά πλεονεκτήματα. Επομένως η κάθε διαφοροποίησή της δεν θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αναιρεί τη δυνατότητα είτε ανάπτυξης είτε διατήρησης ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος, το οποίο συναρτάται με την ταχεία λήψη των αποφάσεων προς τη διενέργεια συγκεκριμένων επιχειρηματικών πράξεων και κινήσεων.

γ) Διαφοροποίηση στο χώρο: αυτό συνιστά ένα κατ' εξοχήν χαρακτηριστικό της ναυτιλίας γενικότερα και σχετίζεται με τον αριθμό των γεωγραφικών στιγμάτων των πλοίων μίας συγκεκριμένης ναυτιλιακής επιχείρησης, και κατά συνέπεια ο αριθμός των πλοίων σε συνδυασμό με τις μετακινήσεις τους ανά τον κόσμο εντείνουν το στοιχείο της γεωγραφικής διαφοροποίησης (Γουλιέλμος, 2003: 44). Επομένως, η διαφοροποίηση στο χώρο με βάση τα προαναφερόμενα τελεί ουσιαστικά σε συνάρτηση με τις γεωγραφικές περιοχές εκείνες στις οποίες ειδικότερα δραστηριοποιούνται τα πλοία μίας συγκεκριμένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Με βάση τα προαναφερόμενα, μπορεί να θεωρηθεί πως η διαφοροποίηση στο χώρο μπορεί να είναι ένα μεταβλητό στοιχείο, και

σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να θεωρηθεί πως σχετίζεται με την φύση του τομέα της όλης ναυτιλίας στον οποίο δραστηριοποιείται μία ναυτιλιακή επιχείρηση: είναι εντελώς διαφορετική η διαφοροποίηση στο χώρο μία ελληνικής ακτοπλοϊκής εταιρείας η οποία διενεργεί θαλάσσια μεταφορά προσώπων στο Αιγαίο, και διάφορη τυγχάνει η αντίστοιχη διαφοροποίηση στο χώρο μίας εταιρείας δεξαμενοπλοίων τα οποία ενεργούν θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου χωρίς χρονοναύλωση αλλά ανευρίσκοντας ναύλους στην tramp ναυτιλία σε οποιοδήποτε σημείο της υφηλίου ανευρεθεί μεταφορικό.

3. Η εξέλιξη του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Όπως κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα, έτσι και η ναυτιλία δεν είναι μία στατική δραστηριότητα, αλλά αντιθέτως διαρκώς εξελίσσεται και μεταβάλλεται μέσα στο πέρασμα του χρόνου σε διαφορετικές πλευρές της όλης δομής και λειτουργίας της. Και όπως εξελίσσεται η όλη ναυτιλία, αντιστοίχως παρατηρείται εξέλιξη και στην ναυτιλιακή επιχείρηση, ως ένα στοιχείο αναγκαίο της συνολικής λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Όπως ειδικότερα παρατηρείται ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα από τον Branch (2007:279-280), κατά την περίοδο της τελευταίας εικοσαετίας τόσο το μέγεθος αλλά και το εύρος των αρμοδιοτήτων μίας ναυτιλιακής εταιρείας διευρύνεται διαρκώς, και αυτή η τάση αποδίδεται αλλά και σχετίζεται κυρίως με τους παρακάτω παράγοντες:

α) την ανάπτυξη του μάρκετινγκ στις ναυτιλιακές εταιρείες, το οποίο δημιουργεί μία ολόκληρη διαφορετική φιλοσοφία μέσα στις ναυτιλιακές εταιρείες.

β) τη νομοθεσία σε διεθνές επίπεδο κυρίως διαμέσου του Διεθνούς Ναυτιλιακού οργανισμού (International Maritime Organization-IMO), ο οποίος τα τελευταία χρόνια μέσα στα πλαίσια της λειτουργίας του έχει υιοθετήσει μία σειρά νομοθετημάτων όπως

τον ISM Code, την STCW, αλλά και τον ISPS Code, και των οποίων η εφαρμογή επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό κατά κύριο λόγο τη δομή των ναυτιλιακών εταιρειών στους θαλάσσιους τομείς της όλης δραστηριότητάς της. Επομένως, βάσει της συγκεκριμένης παραδοχής, η ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας σε ναυτιλιακά ζητήματα συνιστά ένα βασικό παράγοντα ο οποίος εκτός των άλλων επηρεάζει και την όλη δομή και οργάνωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Κάτι τέτοιο θα πρέπει να θεωρείται εύλογο: οι αυξημένες απαιτήσεις σε ορισμένα ζητήματα και η ανάγκη συμμόρφωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απαιτούν και την ανάγκη αναζήτησης (ή δημιουργίας εκ των ενόντων) εξειδικευμένων προσώπων για την ενασχόληση με αυτά τα ζητήματα. Και η εξειδίκευση αυτή είναι ένα στοιχείο το οποίο επηρεάζει την οριζόντια διαφοροποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως αυτή αναφέρθηκε και αναλύθηκε ανωτέρω.

γ) η ανάπτυξη των υπηρεσιών logistics, κάτι το οποίο αφορά κατά κανόνα τις ναυτιλιακές εταιρείες εκείνες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη liner ναυτιλία, και επομένως μπορεί να θεωρηθεί πως επιφέρει μερική επιρροή στην όλη ναυτιλία δεδομένου ότι αφορά κατά βάση σε μία συγκεκριμένη μερίδα των ναυτιλιακών εταιρειών βάσει του τομέα της δραστηριοποίησής τους.

δ) η επιρροή της πληροφορικής, η οποία καθίσταται ολοένα και πιο εξειδικευμένη και επηρεάζει κυρίως το ρυθμό της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων μέσα στη ναυτιλιακή επιχείρηση.

ε) η δομή της διοίκησης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τείνει να γίνεται ολοένα και μικρότερη, ενώ παρατηρείται ομοίως η τάση να δίδεται έμφαση ώστε να υπάρχει μία αποκέντρωση αναφορικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων σε όλα τα επίπεδα της επιχείρησης.

στ) επίσης, σημειώνεται και ένας ακόμη παράγοντας, ο οποίος ειδικότερα συνίσταται στη διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής επιχείρησης, της οποίας μολονότι ο βασικός κορμός ενασχόλησής της παραμένει η ναυτιλιακή βιομηχανία, εντούτοις παρατηρείται η επέκταση του εύρους των εργασιών της και σε παραναυτιλιακές δραστηριότητες, ακόμη και σε άσχετες με τη ναυτιλία δραστηριότητες. Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής εν γένει δραστηριότητας, καθίσταται εμφανές το γεγονός πως η εμπλοκή μίας ναυτιλιακής επιχείρησης σε μη ναυτιλιακές δραστηριότητες μεταβάλλει ουσιωδώς καταρχήν τη δομή της όσο και τον εν γένει χαρακτήρα της, και δημιουργεί νέα δεδομένα στην όλη λειτουργία της τα οποία θα πρέπει να ληφθούν σε κάθε περίπτωση υπόψη και να εκτιμηθούν αναλόγως.

ζ) η ανάπτυξη της διαχείρισης ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τρίτα μέρη, δηλαδή από μέρη τα οποία δεν συνδέονται οικονομικά και κατά τρόπο άμεσο με τον πλοιοκτήτη, και αυτό ειδικότερα οδηγεί στην ανάπτυξη ορισμένων τομέων ναυτιλιακής διαχείρισης, όπως των πληρωμάτων, των ασφαλειών, των επιθεωρήσεων των πλοίων καθώς και του ανεφοδιασμού με καύσιμα των πλοίων. Αυτό το προηγουμένως αναφερόμενο στοιχείο έρχεται σε αντίθεση με τα ανωτέρω προαναφερθέντα, αναφορικά με την “κοινότητα συμφερόντων” η οποία παρατηρείται στην πράξη μεταξύ των προσώπων του πλοιοκτήτη και του διαχειριστή του πλοίου, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι στη συνήθη περίπτωση πίσω από τα δύο αυτά διακριτά πρόσωπα ευρίσκονται τα ίδια φυσικά πρόσωπα, στη σφαίρα των επιχειρηματικών συμφερόντων των οποίων ανήκουν.

η) η τάση δημιουργίας “συμμαχιών” σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δηλαδή η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών σε διάφορα επίπεδα προς το σκοπό της ενιαιοποίησης της

δράσης τους σε συγκεκριμένους τομείς δραστηριότητάς τους. Επομένως, μέσα σε αυτό το πλαίσιο υπάρχει μία απομάκρυνση από την δραστηριοποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης μέσα σε ένα άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου καθένας ενεργεί μόνος του έναντι των άλλων στα πλαίσια της διενέργειας ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αντιθέτως, παρατηρείται τάση προσέγγισης μεταξύ των διαφόρων “παικτών” στους διαφορετικούς τομείς ναυτιλίας, ώστε αντί της επικράτησης του ενός έναντι του άλλου στο επιχειρηματικό πεδίο, να αμβλύνεται ο ανταγωνισμός και να επιδιώκονται επιχειρηματική οφέλη μέσα από την ανάπτυξη διαφόρων μορφών συνεργασιών.

θ) ο αυξανόμενος διαρκώς αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες προβαίνουν σε συγχωνεύσεις και σε εξαγορές άλλων ναυτιλιακών εταιρειών, κάτι το οποίο οφείλεται στην τάση δημιουργίας οικονομιών κλίμακας αλλά και στην αναζήτηση του αναγκαίου κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση νέας χωρητικότητας και γενικότερα υποδομής. Αυτή η τάση είναι προφανές ότι οδηγεί στη μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων μικρότερων εταιρειών και δημιουργεί λιγότερες αριθμητικά ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες όμως διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται μεγαλύτερο αριθμό πλοίων.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά ειδικότερα το ζήτημα της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, υποστηρίζεται (Brook-Carter and Leach, 2006) ότι η οργανωτική εν γένει δομή μίας ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως το υπάρχον νομικό πλαίσιο, τα επίπεδα διοίκησης και ιεραρχίας, τον ασκούμενο έλεγχο και τα υφιστάμενα επίπεδα του, καθώς και από την “κουλτούρα” οργάνωσης η οποία παρατηρείται. Τα προαναφερόμενα εμπεριέχουν ένα ευρύ φάσμα παραγόντων το οποίο συνιστά λόγους επιρροής στο εν γένει ζήτημα της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και οι οποίοι παράγοντες εν πρώτοις φαίνονται ως άσχετοι μεταξύ τους, όπως λ.χ. το νομικό πλαίσιο σε σχέση με την “κουλτούρα οργάνωσης”. Επομένως, θα

μπορούσε να συναχθεί πως το συγκεκριμένο ζήτημα είναι πολύπλευρο, χωρίς να υπάρχει και ‘ποσοτικό’ δεδομένο όσον αφορά το βαθμό επιρροής καθενός εκάστου από τους προαναφερόμενους παράγοντες σε συγκεκριμένες συνθήκες, αλλά να είναι ένα ζήτημα το οποίο θα πρέπει να εξετασθεί σε συγκεκριμένη περίπτωση με βάση ορισμένα πραγματικά περιστατικά.

4. Παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν το μέγεθος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης

Μέσα στα πλαίσια της παρούσης και επί τη βάση των παρατηρήσεων οι οποίες εμπεριέχονται στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφορικά με τα αίτια εκείνα τα οποία έχουν επηρεάσει την όλη εξέλιξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά την περίοδο των τελευταίων χρόνων, κρίνεται σκόπιμο να προσεγγισθούν ειδικότερα εν συνεχεία οι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι θεωρούνται ως οι πλέον ουσιώδεις στον καθορισμό του ‘μεγέθους’ μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Επομένως, καταρχήν θα εξετασθεί το ζήτημα των παραγόντων οι οποίοι επηρεάζουν το στοιχείο του ‘μεγέθους’ της ναυτιλιακής επιχείρησης, χωρίς κρίση για το ‘άριστο’ ή μή μέγεθός της. Η εγγύτερη προσέγγιση αυτών των ζητημάτων κρίνεται ως άκρως απαραίτητη προκειμένου να καθορισθεί εν συνεχεία και το άριστο μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

4.1 Ο τομέας δραστηριοποίησης της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλία ως ένα γενικό σύνολο δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί πως είναι ενιαία και ομοειδής, αλλά μέσα στο συγκεκριμένο σύνολό της υπάρχουν ορισμένοι διαφορετικοί τομείς δραστηριότητας με διακριτό μεταξύ τους αντικείμενο, και στους οποίους εκτός των άλλων δραστηριοποιούνται διαφορετικοί τύποι πλοίων μεταξύ τους για τη διενέργεια των κατά περίπτωση απαιτούμενων ναυτιλιακών εργασιών (OECD). Όπως παρατηρείται ειδικότερα (Stopford, 2009: 83-84) σε σχέση με

το συγκεκριμένο ζήτημα, στην παγκόσμια ναυτιλία δραστηριοποιούνται πολλές ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες διαφέρουν σε πολλά σημεία μεταξύ τους σε διάφορα επίπεδα, κάτι το οποίο οφείλεται μεταξύ άλλων πρωτίστως και στη φύση και την ενασχόληση του διαφορετικού τομέα της ναυτιλίας στον οποίο αυτές δραστηριοποιούνται.

Σε μία παραδοσιακή προσέγγιση, υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες της παγκόσμιας ναυτιλίας, και συγκεκριμένα αυτή ανάμεσα στην bulk (χύδην) και στη liner ναυτιλία (Haralambides, 2007: 607). Όσον αφορά συγκεκριμένα τις δύο αυτές προαναφερόμενες κατηγορίες ισχύουν γενικώς τα εξής βασικά στοιχεία:

α) η bulk (χύδην) ναυτιλία: το βασικό χαρακτηριστικό της είναι πως αναζητά φορτία τα οποία απαιτούν τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς σε όλον τον κόσμο, ενώ επιπλέον παρέχει το στοιχείο της ευελιξίας αναφορικά με την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς ώστε να είναι σε θέση να μπορεί να ικανοποιεί τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ βασικό χαρακτηριστικό των πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο ναυτιλιακό τομέα είναι το γεγονός ότι προσεγγίζουν διάφορα λιμάνια ανάλογα με το μεταφορικό έργο το οποίο έχουν να επιτελέσουν και χωρίς να υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια τα οποία και να ακολουθούν σε τακτική και μόνιμη βάση (Lun, Lai and Cheng, 2010: 4). Επομένως, τα πλοία μετακινούνται διαρκώς όχι σε προγραμματισμένη βάση, αλλά στη βάση της προσέγγισης των λιμένων εκείνων στους οποίους υπάρχει διαθέσιμο προς μεταφορά με το συγκεκριμένο πλοίο μεταφορικό έργο. Στη συγκεκριμένη κατηγορία ναυτιλίας εμπίπτει κυρίως η διενέργεια της διά θαλάσσης μεταφοράς χύδην ακατέργαστων φορτίων, όπως ειδικότερα του πετρελαίου, του άνθρακα, του σιδήρου και των δημητριακών (Haralambides, 2007: 607). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τον Stopford (2009: 64) περαιτέρω στη χύδην ναυτιλία εμπίπτουν οι

τρεις παρακάτω αναφερόμενοι ειδικότεροι τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας επί τη βάσει του μεταφερομένου συγκεκριμένου φορτίου:

i) η ναυτιλία χύδην υγρού φορτίου: σε αυτό το τμήμα περιλαμβάνεται η θαλάσσια μεταφορά ακατέργαστου πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, καθώς και υγρών χημικών προϊόντων.

ii) τα πέντε μεγάλα χύδην προϊόντα: σε αυτά περιλαμβάνονται ειδικότερα ο σίδηρος, τα δημητριακά, ο άνθρακας, τα φωσφορικά άλατα και ο βωξίτης.

iii) τα μικρότερα χύδην προϊόντα, τα οποία καλύπτουν ειδικότερα κάθε άλλο προϊόν το οποίο είναι δυνατόν να φορτωθεί σε ένα πλοίο προς μεταφορά εκτός από τα προαναφερθέντα πέντε μεγάλα χύδην φορτία, και σε αυτά περιλαμβάνονται ως τα πλέον σημαντικά το τσιμέντο, ο γύψος, η ζάχαρη, το αλάτι, τα δασικά προϊόντα, οι ξυλεία και τα χημικά.

β) η liner ναυτιλία: βασικός σκοπός της liner ναυτιλία είναι ειδικότερα η ικανοποίηση της ανάγκης για τη διενέργεια σταθερής μεταφοράς γενικού φορτίου, ενώ τα συγκεκριμένα φορτία μεταφέρονται σε ορισμένες συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές και στη βάση σταθερών και συγκεκριμένων δρομολογίων τα οποία εκτελούνται από τα συμμετέχοντα πλοία σε σταθερή, μόνιμη και διαρκή βάση (Lun, Lai and Cheng, 2010: 5). Επομένως, σε αυτή τη βάση δεν υπάρχει ελεύθερη διακίνηση των πλοίων αναλόγως του διαθέσιμου μεταφορικού έργου, αλλά η σταθερή και σε διαρκή βάση προσέγγιση του πλοίου σε ορισμένους λιμένες, ασχέτως της ύπαρξης ή μη μεταφορικού έργου κατά τη συγκεκριμένη προσέγγισή του. Σε αυτόν τον τομέα ναυτιλιακής δραστηριότητας λαμβάνει χώρα κυρίως η μεταφορά ολοκληρωμένων ή ημισχηματισμένων προϊόντων όπως ηλεκτρονικών συσκευών και υφαντουργικών κατασκευών (Haralambides, 2007: 607). Όπως υποστηρίζεται χαρακτηριστικά (Stopford, 2009: 64) η όλη δομή και

λειτουργία της διαφέρει ουσιωδώς από την αντίστοιχη η οποία υφίσταται στη χύδη ναυτιλία, καθόσον κατά κανόνα το γενικό φορτίο (general cargo) είναι πολύ μικρό σε μέγεθος ώστε να δικαιολογεί μία και μόνη ναύλωση ενός μεμονωμένου πλοίου, και επομένως θα πρέπει να υπάρξουν πολλοί ναυλωτές για να είναι δυνατή η πλήρωση του διαθέσιμου χώρου φορτίου ενός πλοίου. Κατά συνέπεια των προαναφερθέντων, ενώ στην bulk ναυτιλία ένα πλοίο πραγματοποιεί μία μεγάλη μεταφορά ενός ομοιογενούς φορτίου για έναν και μόνο ναυλωτή, στη liner ναυτιλία σε ένα δρομολόγιο το πλοίο πραγματοποιεί πολλές μικρές μεταφορές πολλών μικρών φορτίων τα οποία μπορούν να αφορούν σε πολλούς και διαφορετικούς μεταξύ τους παραλήπτες στον ίδιο όμως προορισμό.

Με βάση την παραπάνω διάκριση υποστηρίζεται σχετικά (Haralambides, 2007: 608) ότι στη bulk ναυτιλία το πλέον βασικό ζητούμενο είναι ο υπολογισμός των λειτουργιών της προσφοράς και της ζήτησης αφενός, καθώς και η πρόβλεψη για το επίπεδο των ναύλων αφετέρου, ενώ αντιθέτως στη liner ναυτιλία υπάρχει παροχή υπηρεσιών σε μία σταθερή βάση, ένα στοιχείο το οποίο όπως αναφέρεται την ταυτίζει ουσιαστικά με την παροχή μίας δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένης της λειτουργίας της σε μία σταθερή και μόνιμη βάση. Από την άλλη πλευρά σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα υποστηρίζεται (Branch, 2007: 280) ότι ο τομέας εκείνος από τους δύο παραπάνω αναφερόμενους στον οποίο μία ναυτιλιακή εταιρεία ειδικότερα δραστηριοποιείται, σε κάθε περίπτωση επηρεάζει εκτός των άλλων και το μέγεθος των υποχρεώσεων τις οποίες αναλαμβάνει, τη διάρθρωσή της και το κόστος της δομής της, αλλά επίσης και την τιμολόγηση των παρεχόμενων θαλασσιών υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, το ζήτημα της δραστηριοποίησης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης στον ένα ή τον άλλο από τους δύο προαναφερόμενους τομείς δεν είναι μόνον ένα ζήτημα “κατάταξης” στη μία ή την άλλη πλευρά, αλλά

συνιστά μία παράμετρο η οποία επιφέρει μία σειρά από συνέπειες σε ορισμένα σημαντικά ζητήματα απόμεινα της όλης λειτουργίας της.

Εκτός από τις ανωτέρω δύο βασικές διακρίσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, θα μπορούσαν επίσης να σημειωθούν και οι εξής ειδικότεροι ναυτιλιακοί τομείς οι οποίοι υφίστανται με διαφορετικό πεδίο από τους προαναφερθέντες:

α) ο τομέας της κρουαζιέρας: η κρουαζιέρα ειδικότερα θεωρείται ως ένας από τους τομείς του θαλασσίου τουρισμού, αν και συνιστά ένα σχετικά μικρό τμήμα τους όλου τουριστικού τομέα (Rodrigue και Notteboom, 2009), ενώ θα πρέπει να σημειωθεί πως ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της θεωρείται ο συνδυασμός διαφόρων μεταξύ τους τομέων, στους οποίους ειδικότερα περιλαμβάνεται η μεταφορά, η ναυτιλία και ο τουρισμός (Lekakou και Pallis, 2010). Με βάση τα προαναφερόμενα, η κρουαζιέρα ναι μεν μπορεί να ενταχθεί μέσα στις εν γένει ναυτιλιακές δραστηριότητες, αφού το βασικό μέσο για την πραγματοποίηση μίας κρουαζιέρας είναι το πλοίο, πλην όμως εξυπηρετεί διαφορετικούς σκοπούς: δεν συμμετέχει στο παγκόσμιο εμπόριο, ούτε στη διακίνηση προσώπων με την έννοια της κάλυψης της ανάγκης μεταφοράς τους από το σημείο αναχώρησης στο σημείο του προορισμού, αλλά ο σκοπός της συνίσταται ειδικότερα στην ψυχαγωγία των “πελατών” της. Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερόμενα, μία ναυτιλιακή επιχείρηση ασχολούμενη στον τομέα της κρουαζιέρας εκ των πραγμάτων θα πρέπει να έχει μία διάρθρωση αντίστοιχη προς την κάλυψη αυτών των αναγκών στις οποίες σκοπεύει η “πελατεία” της, σε μία εντελώς διαφορετική βάση σε σύγκριση και αντιπαραβολή με μία ναυτιλιακή επιχείρηση της οποίας σκοπός είναι η διά θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων, ακόμη και προσώπων.

β) ο τομέας της θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων: εκτός από τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, διά θαλάσσης διακινούνται και μεγάλος αριθμός προσώπων προς

διάφορους προορισμούς (Stopford, 2009: 29-30). Μέσα στο συγκεκριμένο πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη το ελληνικό παράδειγμα, ιδιαίτερη σημασία αποκτά η θαλάσσια μεταφορά προσώπων και οχημάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, δηλαδή η ακτοπλοΐα (Roucounas, 1997: 241). Είναι προφανές πως το πεδίο της ακτοπλοΐας και της δραστηριοποίησης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης μέσα σε αυτήν απαιτεί όχι μόνο διαφορετικού τύπου πλοία, αλλά και γενικότερα διαφορετική διάρθρωση, και κατ' αποτέλεσμα αυτό αντανακλά και στο ζήτημα του "άριστου" μεγέθους της, όσον αφορά τη σύγκρισή της με μία άλλη ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο της διεθνούς μεταφοράς πραγμάτων, είτε στην bulk είτε στη liner ναυτιλία.

Από τα παραπάνω προαναφερόμενα προκύπτει ότι η όλη ναυτιλία δεν είναι ένα ενιαίο σύνολο, αλλά αποτελείται από διάφορους διακριτούς μεταξύ τους τομείς. Και επομένως, ο ειδικότερος εκείνος τομέας δραστηριοποίησης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης συνιστά ένα βασικό στοιχείο το οποίο επηρεάζει τόσο την όλη δομή της όσο και το τυχόν "άριστο" μέγεθός της σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, βάσει των προαναφερόμενων ειδικότερων προσεγγίσεων.

4.2 Η προσφορά και η ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς

Στη συνέχεια θα πρέπει να εξετασθεί το κατά πόσον η προσφορά και η ζήτηση υπηρεσιών για τη διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων και αγαθών συνιστούν έναν παράγοντα ο οποίος επηρεάζει το "άριστο" μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Όσον αφορά καταρχήν την πλευρά της ζήτησης των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Lun, Lai and Cheng, 2010: 2) η ζήτηση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προέρχεται κατά βάση από την ζήτηση ορισμένων αγαθών, και κατά συνέπεια η ζήτηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών πηγάζει από την

αντίστοιχη ζήτηση των πελατών της για ένα συγκεκριμένο προϊόν. Κατά συνέπεια, η ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων συναρτάται με την υφέρπουσα ζήτηση για τα συγκεκριμένα πράγματα, και η τελευταία ζήτηση έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία της πρώτης, δηλαδή εκείνης της σχετική με την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Ειδικότερα, σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα υποστηρίζεται πως η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά τελεί σε συνάρτηση με την όλη κατάσταση στην οποία ευρίσκεται σε μία δεδομένη χρονική περίοδο η παγκόσμια οικονομία (Stopford, 2009: 140), ενώ πέντε θεωρούνται ως τα βασικά εκείνα στοιχεία τα οποία καθορίζουν τη ζήτηση και ειδικότερα αυτά είναι τα εξής ως κάτωθι (Stopford, 2009: 136):

α) Η ίδια η παγκόσμια οικονομία, όπως και ανωτέρω ειδικότερα αναφέρθηκε: σε σχέση με το συγκεκριμένο στοιχείο υποστηρίζεται ειδικότερα (Micco and Perez, 2002) πως υπάρχει μία θετική συσχέτιση μεταξύ αφενός μεν της ανάπτυξης, αφετέρου δε του εμπορίου. Επομένως, μία γενικότερη οικονομική ανάπτυξη οδηγεί σε μεγαλύτερη ανάγκη μεταφοράς προϊόντων και αγαθών, λόγω της υπάρχουσας αύξησης των αναγκών του εν γένει παγκοσμίου εμπορίου, και αυτό συνιστά ένα στοιχείο το οποίο συνακόλουθα οδηγεί σε αυξημένη ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.

β) Το θαλάσσιο εμπόριο αγαθών και προϊόντων: είναι λογικό επακόλουθο πως εφόσον η θαλάσσια μεταφορά προτιμάται σε σχέση με άλλες εναλλακτικές μεθόδους μεταφοράς προϊόντων (όπως η χερσαία ή η αεροπορική), αυξάνεται αντίστοιχα και η ζήτηση για την παροχή των σχετικών προς αυτήν υπηρεσιών. Και τούτο διότι το σύνολο των παγκοσμίως διακινουμένων προϊόντων και υπηρεσιών δεν διακινείται μέσω της θάλασσας αλλά υπάρχουν και εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς, αναλόγως του διακινούμενου προϊόντος. Επίσης, υπάρχουν και ορισμένοι άλλοι λόγοι και αίτια τα οποία διαφοροποιούν το θαλάσσιο εμπόριο αγαθών και προϊόντων, όπως η τυχόν

επερχόμενη διαφοροποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών, κάτι το οποίο συναντάται ιστορικά κυρίως στην παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου, όπως και στοιχεία εποχικότητας της ζήτησης για συγκεκριμένα αγαθά (Stopford, 2009: 145-146). Επομένως, η προτίμηση της θαλάσσιας μεταφοράς ως εκείνου του μέσου διαμετακόμισης του θαλασσίου εμπορίου αντί ενός άλλου τρόπου, συνιστά ένα βασικό παράγοντα ο οποίος επηρεάζει την όλη υπάρχουσα ζήτηση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε μία δεδομένη χρονική στιγμή.

γ) Η μέση απόσταση προς μεταφορά: σε σχέση με το συγκεκριμένο στοιχείο αναφέρεται (Stopford, 2009: 146) ειδικότερα πως η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά καθορίζεται και από το χρόνο ο οποίος απαιτείται ώστε ένα συγκεκριμένο πλοίο να ολοκληρώσει μία συγκεκριμένη διαφορά. Και αυτός ο χρόνος ολοκλήρωσης της μεταφοράς εκτός των άλλων στοιχείων τελεί σε συνάρτηση και με τη διανύομενη απόσταση μεταξύ του σημείου φόρτωσης του πλοίου και του αντίστοιχου σημείου εκφόρτωσης. Όσον αφορά ειδικότερα το ζήτημα της απόστασης πάντως υπάρχει και μία ακόμη οπτική παράμετρος υπό την οποία θα πρέπει να προσεγγισθεί, και αυτή έχει να κάνει αναφορικά με το θέμα του κόστους μεταφοράς, το οποίο υποστηρίζεται πως τελεί σε άμεση συνάρτηση με τη διανύομενη απόσταση σε καθεμιά περίπτωση, καθόσον όσο μεγαλύτερη είναι μία διανύομενη απόσταση, τόσο μεγαλύτερο τυγχάνει αναλόγως και το σχετικό μεταφορικό κόστος (Micco and Perez, 2002). Επομένως, η απόσταση δεν θα πρέπει να θεωρηθεί πως συναρτάται μόνο με το θέμα του χρόνου μεταφοράς, αλλά και με το μεταφορικό κόστος, όπως θα καταφανεί και στη συνέχεια.

δ) Τα τυχαία γεγονότα: αν και η ναυτιλία συνιστά μία οικονομική δραστηριότητα, εντούτοις δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η επιρροή στην όλη δομή και λειτουργία της ορισμένων τυχαίων γεγονότων, όπως μεταβολών στις καιρικές συνθήκες,

εμπόλεμες καταστάσεις, νέοι πλουτοπαραγωγικοί πόροι, αλλαγές στις τιμές των προϊόντων, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως τα συγκεκριμένα περιστατικά είναι μοναδικά και επηρεάζουν σε ιδιαίτερος σημαντικό βαθμό τη ναυτιλία σε δεδομένη στιγμή (Stopford, 2009: 147). Επομένως, στη βάση της κατάφασης της δυνητικής επιρροής τυχαίων και μη δυνάμενων να προβλεφθούν εκ των προτέρων γεγονότων και καταστάσεων, καθίσταται προφανές πως η ζήτηση των υπηρεσιών της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων τυγχάνει ένα ευμετάβλητο σε ορισμένες περιπτώσεις μέγεθος, δυνάμενο να επηρεασθεί καταλυτικά χωρίς οιαδήποτε αντικειμενική δυνατότητα εκ των προτέρων εκτίμησης ορισμένων καταστάσεων.

ε) Το μεταφορικό κόστος: η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών έχει ένα συγκεκριμένο κόστος, ενώ το όλο μεταφορικό κόστος ειδικότερα διαφοροποιείται επί τη βάση των αγαθών και προϊόντων τα οποία μεταφέρονται (Korinek and Sourdin, 2009), αν και σε ένα γενικό πλαίσιο σε σχέση με το γενικότερο ζήτημα του μεταφορικού κόστους υποστηρίζεται (Heaver, 2011) πως η θαλάσσια μεταφορά είναι συνήθως ο πλέον οικονομικός τρόπος για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων αγαθών μεταξύ μεγάλων αποστάσεων, σε σύγκριση με τους λοιπούς υπάρχοντες τρόπους διενέργειας μεταφοράς εμπορευμάτων. Όπως ειδικότερα αναφέρεται χαρακτηριστικά (Immaculada, Leandro and Celestino, 2002), όσον αφορά έναν ορισμό του μεταφορικού κόστους αυτός θα μπορούσε να συνίσταται στο άθροισμα του ναύλου, των εξόδων ασφάλισης και όλων των άλλων πιθανών βαρών τα οποία επιβάλλονται κατά τη διαδικασία μεταφοράς συγκεκριμένων αγαθών από το λιμάνι εξαγωγής στο πρώτο λιμάνι εισόδου στη χώρα του τελικού προορισμού. Το άθροισμα των ως άνω συστατικών στοιχείων, ως το συνολικό μεταφορικό κόστος, συνιστά έναν παράγοντα ο οποίος ενεργεί είτε ενθαρρυντικά είτε αποτρεπτικά προς την ζήτηση της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας

μεταφοράς. Από την άλλη πλευρά πάντως υποστηρίζεται (Korinek and Sourdin, 2009) σχετικά πως το συνολικό μεταφορικό κόστος επηρεάζει κατά τρόπο άμεσο το παγκόσμιο εμπόριο, δεδομένου ότι μία αύξηση της τάξης του 10% του συνολικού μεταφορικού κόστους οδηγεί σε μία αντίστοιχη μείωση της τάξης των 6-8% περίπου στον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Και όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το παγκόσμιο εμπόριο εν γένει συνιστά μία από τις παραμέτρους εκείνες οι οποίες επηρεάζουν την υπάρχουσα ζήτηση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά συνέπεια, με βάση την προηγούμενη επισήμανση, θα μπορούσε να θεωρηθεί πως το μεταφορικό κόστος δεν είναι απλώς και μόνο μία παράμετρος η οποία επηρεάζει την υπάρχουσα ζήτηση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, αλλά επιπλέον ότι συνιστά και ένα στοιχείο το οποίο επηρεάζει μία ακόμη μεταβλητή η οποία επηρεάζει την ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά, δηλαδή το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εν γένει, και κατά συνέπεια επηρεάζει την πλευρά της ζήτησης κατά τρόπο διττό και αμφίπλευρο.

Από την άλλη πλευρά και όσον αφορά την προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, αναφέρεται χαρακτηριστικά (Lun, Lai and Cheng, 2010: 22) πως η προσφορά θαλάσσιας μεταφοράς μετράται με όρους προσφοράς χωρητικότητας, η οποία ειδικότερα αφορά τη διαθέσιμη χωρητικότητα για τη θαλάσσια μεταφορά. Ειδικότερα κατά τον Stopford (2009: 136) οι ειδικότεροι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι καθορίζουν σε δεδομένη χρονική περίοδο την υπάρχουσα προσφορά είναι οι εξής:

α) ο παγκόσμιος στόλος, εφόσον ληφθεί ειδικότερα με την έννοια της υπάρχουσας διαθέσιμης χωρητικότητας για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς: όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Stopford, 2009: 151) αναφορικά με τη συγκεκριμένη παράμετρο, σε μία μακροπρόθεσμη προσέγγιση του συγκεκριμένου ζητήματος, τόσο οι διαλύσεις

υπαρχόντων πλοίων όσο και οι παραδόσεις νεότευκτων καθορίζουν την εξέλιξη και ανάπτυξη του υπάρχοντος στόλου. Και τούτο είναι προφανές: οι μεν διαλύσεις, “αφαιρούν” υπάρχουσα χωρητικότητα από τον παγκόσμιο στόλο, οι δε παραδόσεις νεότευκτων πλοίων “προσθέτουν” επιπλέον χωρητικότητα στην ήδη υπάρχουσα του παγκοσμίου στόλου. Επομένως, το “ισοζύγιο” μεταξύ των δύο αυτών παραμέτρων είναι το βασικό στοιχείο εκείνο το οποίο καθορίζει την προοπτική της εξέλιξης του παγκόσμιου διαθέσιμου στόλου, όπως θα διαφανεί και κατωτέρω.

β) η παραγωγικότητα του υπάρχοντος στόλου: σε σχέση με το συγκεκριμένο στοιχείο υποστηρίζεται (Stopford, 2009: 154) πως μολονότι ένας στόλος σε μία δεδομένη χρονική στιγμή είναι δεδομένος και σταθερός όσον αφορά την ολική χωρητικότητά του και συνακόλουθα την ολική μεταφορική του ικανότητα, εντούτοις ο ειδικότερος τρόπος με τον οποίο τα συγκεκριμένα πλοία χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιστάσεις, προσδίδουν ένα στοιχείο ευελιξίας και διαφοροποιούν σε συγκεκριμένο χρόνο την όλη διαθέσιμη προσφορά προς τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Επομένως, με βάση την προηγούμενη επισήμανση, μία συγκεκριμένη υπάρχουσα χωρητικότητα, δεν οδηγεί σε μία δεδομένη παραγωγικότητα, και επομένως δεν φαίνεται να γίνεται δεκτή η άμεση κατά θετικό τρόπο συσχέτιση μεταξύ των δύο αυτών μεταβλητών: αντιθέτως, το όλο ζήτημα συναρτάται με τη λήψη των κατάλληλων αποφάσεων για τη βέλτιστη κατά το δυνατόν γεωγραφική κατανομή της δραστηριοποίησης της υπάρχουσας χωρητικότητας, και κατά συνέπεια είναι δυνατόν μία μικρότερη χωρητικότητα υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να οδηγεί σε μεγαλύτερη παραγωγικότητά της από μία μεγαλύτερη η οποία δεν τυγχάνει της κατάλληλης αξιοποίησής της.

γ) η διαδικασία κατασκευής νεότευκτων πλοίων: είναι προφανές ότι η κατασκευή και η συνακόλουθη θέση σε λειτουργία και εκμετάλλευση των νεότευκτων πλοίων

μεταβάλλουν την υπάρχουσα δομή του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την ολική διαθέσιμη χωρητικότητά του, καθώς η συγκεκριμένη διαδικασία προσθέτει χωρητικότητα στην ήδη υπάρχουσα, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω.

δ) η πώληση πλοίων για διάλυση και οι απώλειες: τόσο με την πώληση πλοίων προς διάλυση όσο και με τις τυχόν επερχόμενες απώλειες πλοίων είναι λογικό επακόλουθο η μείωση του υπάρχοντος διαθέσιμου προς εκτέλεση μεταφορικού έργου στόλου, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω.

ε) το εισόδημα από τους ναύλους: ο ναύλος είναι η βασική πηγή εσόδων για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, και η διακύμανσή τους σε δεδομένη στιγμή είναι και το στοιχείο εκείνο το οποίο καθορίζει τη διαθέσιμη χωρητικότητα από την πλευρά του θαλάσσιου μεταφορέα (Stopford, 2009: 160). Και τούτο διότι σε περίοδο υψηλών ναύλων, υπάρχει κίνητρο για τη θέση σε λειτουργία περισσότερων πλοίων από την πλευρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αντιθέτως, η πτώση των ναύλων σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, ωθεί στην απόσυρση διαθέσιμης χωρητικότητας, είτε λόγω πώλησης των πλοίων για διάλυση, είτε λόγω παροπλισμού τους ελλείψει μεταφορικού έργου.

4.3 Η εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Knapp, 2007) το βασικό εκείνο στοιχείο το οποίο χαρακτηρίζει την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η ύπαρξη ενός αυστηρού νομικού πλαισίου το οποίο στηρίζεται στο διεθνές δίκαιο, αν και υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα νομικής επιβολής του στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διαπιστώνονται αποκλίσεις από τις συγκεκριμένες προβλέψεις του.

Μέσα στο σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας κυριαρχούν το ζήτημα της ασφάλειας υπό δύο διαφορετικές μεταξύ τους όψεις: καταρχήν, όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου

ως μονάδας για την εκτέλεση θαλάσσιας μεταφοράς (safety), και από την άλλη πλευρά υπό την έννοια της μη τέλεσης εκνόμων ενεργειών οι οποίες είναι δυνατόν να θέσουν σε κίνδυνο τις εκτελούμενες θαλάσσιες μεταφορές (security). Επομένως, υπό την προηγούμενη προσέγγιση θα μπορούσε να λεχθεί πως η πρώτη άποψη της ασφάλειας (safety) είναι τρόπον τινά “ενδογενής”, ενώ η δεύτερη άποψη της ασφάλειας (security) είναι “εξωγενής”.

Όσον αφορά το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλειας (safety), αυτό σε διεθνές επίπεδο ρυθμίζεται μέσα στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), και στους κανόνες δικαίου εκείνους οι οποίοι θεσπίζονται και υιοθετούνται από τα μέλη του μέσα στους κόλπους του (Kontovas and Psaraftis, 2007).

Το ζήτημα της ασφάλειας (safety) στη ναυτιλία είναι ιδιαίτερος μείζονος σημασίας, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός της συνεισφοράς της παγκόσμιας ναυτιλίας στη συνολική οικονομική δραστηριότητα, ενώ υποστηρίζεται χαρακτηριστικά (Miller, 1997) πως στο ζήτημα της ασφάλειας (safety) εμπλέκονται τα διάφορα δραστηριοποιούμενα μέρη στην όλη ναυτιλία, όπως οι πλοιοκτήτες, οι ασφαλιστές, οι τραπεζίτες, τα κράτη της σημαίας, οι ναυλωτές, οι ναυτικοί αλλά και η κοινή γνώμη κατά μία άποψη. Όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα της ασφάλειας (safety), αυτό ειδικότερα σχετίζεται με την σωστή συντήρηση του πλοίου και τη διενέργεια των απαραίτητων επιθεωρήσεων σε αυτό ούτως ώστε να διαπιστώνεται η ικανοποιητική του κατάσταση για να λειτουργεί μέσα στα πλαίσια της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Επομένως, η ασφάλεια καταρχήν σχετίζεται με την εν γένει φυσική κατάσταση του πλοίου ώστε να μπορεί να εκτελεί με την απαιτούμενη ασφάλεια την αποστολή του, δηλαδή τη διενέργεια της διά θαλάσσης μεταφοράς πραγμάτων και προσώπων.

Από την άλλη πλευρά, το ζήτημα της ασφάλειας (security) υπό την δεύτερη ως άνω προπεριγραφόμενη έννοιά του υφίσταται, και σε σχέση με αυτή την όψη της ασφάλειας (security) περιλαμβάνονται ειδικότερα όλες οι σχετικές προβλέψεις οι οποίες κρίνονται ως απαραίτητες ώστε να αποφεύγονται αλλά και να μειώνεται η πιθανότητα επιθέσεων στα πλοία, κάτι το οποίο επιτυγχάνεται με τη λήψη εκείνων των κατάλληλων μέτρων όσον αφορά αφενός μεν τα ίδια τα πλοία, αφετέρου δε τα φορτία τους, τα πληρώματα αλλά και τους επιβάτες τους (Kulhman, 2010). Για το λόγο της ενίσχυσης της ασφάλειας (security) υιοθετήθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες (International Ship and Port Facility Code- ISPS Code), ο οποίος τυγχάνει εφαρμογής από την 1^η Ιουλίου 2004 και εντεύθεν (CoEss, 2008).

Πέραν των ανωτέρω, δε θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας πως πλέον των γενικών ζητημάτων τα οποία συναρτώνται με την ασφάλεια (safety) των πλοίων, υπάρχουν και ειδικότερα ζητήματα τα οποία συναρτώνται προς το συγκεκριμένο ζήτημα επί τη βάση του τομέα εκείνου της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην οποία ενεργεί μία ναυτιλιακή επιχείρηση και των πλοίων τα οποία διαχειρίζεται. Σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα θα μπορούσε λ.χ. να αναφερθεί το παράδειγμα των ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και παραγώγων του, λόγω των ιδιαίτερος σημαντικών επιπτώσεων τις οποίες είναι δυνατόν να έχει ένα θαλάσσιο ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται ένα δεξαμενόπλοιο, ιδίως για το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και για την ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση εξαιτίας των πιθανών αποζημιώσεων τις οποίες θα αναγκασθεί εν συνεχεία να καταβάλει στους παθόντες από το συγκεκριμένο συμβάν.

Το ζήτημα της διεθνούς νομοθεσίας και της ανάγκης συμμόρφωσης και εφαρμογής της συνιστά ένα βασικό στοιχείο της δομής μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και του μεγέθους της, ιδίως σε σχέση με τις απαιτούμενες υπηρεσίες ξηράς. Και στην περίπτωση εκείνη κατά την οποία η όλη πολιτική μίας επιχείρησης εστιάζει στην τήρηση της εν γένει διεθνούς νομοθεσίας και στην προσφορά υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, βασιζόμενη στην τήρηση της διεθνούς νομοθεσίας συνάγεται πως ανάλογη θα πρέπει να είναι και η διάρθρωση των τμημάτων της των σχετικών με την ασφάλεια των λειτουργούντων και διαχειριζομένων πλοίων, υπό τη διττή ως άνω προπεριγραφείσα έννοιά της. Από την άλλη πλευρά όμως κάτι τέτοιο δε θα πρέπει να θεωρείται σε κάθε περίπτωση ως δεδομένο, και ότι η θέσπιση νομοθετημάτων σε διεθνές επίπεδο τα οποία στοχεύουν στο ζήτημα της ασφάλειας επηρεάζουν κατ' ανάγκη και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Αντιθέτως, σε παγκόσμια κλίμακα δραστηριοποιούνται ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες θεωρούν πως τα έξοδα για την τήρηση των εν γένει ζητημάτων τα οποία συναρτώνται με την ασφάλεια αυξάνουν το συνολικό λειτουργικό τους κόστους, και με δεδομένη την ανάγκη μείωσης του συνολικού λειτουργικού κόστους των πλοίων ώστε να μπορούν να ανταπεξέλθουν στον επικρατούμενο ανταγωνισμό, αυτά τα συγκεκριμένα ζητήματα παραγνωρίζονται και παραμελούνται από την πλευρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Vlachos and Nikolaidis, 2002). Και αυτή η όψη της λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι πιθανόν να αντανάκλα όχι μόνο στην κακή συντήρηση των πλοίων με το να παραγνωρίζονται οι ισχύοντες κανόνες ασφαλείας, αλλά και να υλοποιείται με αντίστοιχη υποστελέχωση των σχετικών τμημάτων των υπηρεσιών ξηράς, αφού δεν δίδεται σε αυτά η αναγκαία βαρύτητα.

Πάντως, σε σχέση με τη ναυτιλιακή διεθνή νομοθεσία αξίζει να γίνει μνεία και στο ζήτημα του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code- ISM Code): η υιοθέτηση και η θέση του σε ισχύ αντανakλά την ευρέως διαδεδομένη άποψη στη ναυτιλιακή κοινότητα πως το ζήτημα της ασφάλειας (safety) στη θάλασσα δεν είναι ένα θέμα το οποίο συναρτάται αποκλειστικώς και μόνον με τα πληρώματα των πλοίων, αλλά επιπροσθέτως κάθε προσώπου μίας ναυτιλιακής επιχείρησης το οποίο από τη δική του σκοπιά εμπλέκεται στη θαλάσσια περιπέτεια (Rodriguez and Hubbard, 2005). . Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά για το ζήτημα της συσχέτισης μεταξύ του ISM Code και της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η εφαρμογή του συγκεκριμένου Κώδικα έχει υπάρξει καταλυτική αναφορικά με την όλη εσωτερική δομή των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών (Brook-Carter and Leach, 2006), καθώς θεωρείται ως η “θεμέλια λίθος” για τη δημιουργία μιας κουλτούρας ασφάλειας μέσα στο σύνολο της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με βάση τα προαναφερόμενα, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα πως η εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας αναφορικά με τα ζητήματα της ασφάλειας της ναυτιλίας, με την διττή ως προαναφέρθηκε έννοιά της, είναι δυνατόν να συνιστά ένα βασικό στοιχείο το οποίο να επιδρά και να διαμορφώνει την όλη διάρθρωση μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, ιδίως αναφορικά με τις υπηρεσίες ξηράς της τελευταίας. Από την άλλη πλευρά πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί πως η επιρροή της διεθνούς νομοθεσίας σε τελική ανάλυση συναρτάται με το βαθμό “επιθυμίας” μίας ναυτιλιακής επιχείρησης προς το σκοπό ουσιαστικής συμμόρφωσής της προς τους διεθνείς κανονισμούς, διότι σε διαφορετική περίπτωση ουδεμία επιρροή δε θα μπορεί να καταφαθεί.

4.4 Η δραστηριοποίηση σε διεθνές ή εθνικό πεδίο

Ένα ακόμη στοιχείο το οποίο θα πρέπει να θεωρηθεί πως συνιστά καθοριστικό παράγοντα στη δομή μίας ναυτιλιακής επιχείρησης συναρτάται ειδικότερα με τον τόπο στον οποίο επεκτείνει τις δραστηριότητές της εκτελώντας υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, είτε προσώπων είτε και πραγμάτων. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω στον οικείο τόπο, είναι διαφορετικές οι συνθήκες και η αναγκαία δομή μίας ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία δραστηριοποιείται σε επίπεδο ακτοπλοΐας από μία άλλη η οποία ενεργεί διεθνείς μεταφορές πραγμάτων κάθε είδους. Και στο διεθνές πεδίο ακόμη, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι υπάρχει πάλι ουσιώδης διαφοροποίηση αναλόγως της γεωγραφικής διασποράς του επιχειρούντος στόλου μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Επιπλέον αυτού, δεν αποκλείεται μία ναυτιλιακή επιχείρηση να δραστηριοποιείται τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο: ως ένα παράδειγμα μίας τέτοιας ναυτιλιακής εταιρείας θα μπορούσε να αναφερθεί αυτό της Minoan Lines (www.minoan.gr), η οποία από τη μία πλευρά εκτελεί εσωτερικούς πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων δραστηριοποιούμενη στην ακτοπλοΐα, και από την άλλη πλευρά δραστηριοποιείται προς το πεδίο των διεθνών μεταφορών προσώπων και οχημάτων στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας. Και σε αυτή τη βάση η εν λόγω εταιρεία διαφοροποιείται ως προς ένα βασικό στοιχείο από μία άλλη αντίστοιχη ναυτιλιακή επιχείρηση δραστηριοποιούμενη αποκλειστικώς και μόνον στον τομέα της ελληνικής εσωτερικής ακτοπλοΐας. Όσον αφορά ειδικότερα τη γεωγραφική δραστηριοποίηση μίας ναυτιλιακής εταιρείας υποστηρίζεται (Brook-Carter and Leach, 2006) πως η πιθανή εξάπλωση των δραστηριοτήτων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι δυνατόν να οδηγήσει στην ανάγκη ίδρυσης υποκαταστημάτων σε διαφορετικές χώρες. Πάντως, για να γίνει αναγκαία η ίδρυση υποκαταστημάτων σε άλλες χώρες εκτός της έδρας της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι απαιτείται η ύπαρξη κάποιου σταθερού

“δεσμού” μεταξύ του τόπου του υποκαταστήματος και της λειτουργίας των πλοίων της. Υπό άλλη προσέγγιση, η ίδρυση των όποιων υποκαταστημάτων θα πρέπει να έχει κάποια τοπική εγγύτητα με τον γεωγραφικό χώρο στον οποίο δραστηριοποιούνται τα πλοία της με κάποια μεγαλύτερη συχνότητα και σταθερότητα. Και μία τέτοια μεγαλύτερη σταθερότητα και συχνότητα θα πρέπει να θεωρηθεί πως υπάρχει στην περίπτωση της δραστηριοποίησης στον τομέα της liner ναυτιλίας, σε αντίθεση με την bulk ναυτιλία, όπου η εκτέλεση των πλόων είναι σε πιο απρογραμμάτιστη μεταξύ τους βάση.

4.5 Το λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, το ζήτημα του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς είναι μείζονος σημασίας στη ναυτιλία γενικότερα. Και πάνω σε αυτή τη βάση ανακύπτει το ζήτημα του με ποιο τρόπο το εν γένει λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης σχετίζεται ειδικότερα με το μέγεθός της και την όλη δομή και λειτουργία της.

Ένα από τα πλέον βασικά ζητήματα στην ναυτιλία είναι αυτό της παροχής ενός φθηνού τρόπου μεταφοράς προϊόντων, και μία από τις μεγαλύτερες συνεισφορές της εν γένει ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο συνίστατο ακριβώς σε αυτή τη δυνατότητα (Stopford, 2009: 73), δηλαδή στο γεγονός ότι παρέχει ένα φθηνό μέσο για τη διενέργεια του θαλάσσιου εμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα.

Από εκεί και έπειτα όπως, δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός πως η ναυτιλία και η διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων, σε κάθε περίπτωση για τη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μία οικονομική δραστηριότητα, στα πλαίσια της οποίας αποσκοπεί στον πορισμό κέρδους και στη μεγιστοποίησή του. Και το καθαρό κέρδος προκύπτει εφόσον από τα συνολικά ακαθάριστα έσοδά της αφαιρεθεί το σύνολο

των εξόδων της. Επομένως, τα καθαρά κέρδη μπορούν να προκύψουν με διττό τρόπο: αφενός μεν με αύξηση των ακαθαρίστων εσόδων, αφετέρου δε με συμπίεση των συνολικών εξόδων, χωρίς να αποκλείεται και η συνδυαστική χρήση των δύο παραπάνω μέσων.

Όσον αφορά το συνολικό λειτουργικό κόστος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με την εν γένει λειτουργία ενός μεμονωμένου πλοίου της, υπάρχουν ειδικότερα σε αυτό τα εξής επιμέρους στοιχεία του:

α) το κόστος λειτουργίας του πλοίου: σε αυτό το στοιχείο του συνολικού κόστους περιλαμβάνονται το σύνολο των εξόδων τα οποία πραγματοποιούνται και είναι αναγκαία για την καθημερινή λειτουργία του πλοίου, με εξαίρεση το κόστος για το πετρέλαιο το οποίο απαιτείται για την κίνηση του πλοίου και το οποίο περιλαμβάνεται στο κόστος του ταξιδιού (Stopford, 2009: 226). Μέσα σε αυτό το είδος του κόστους περιλαμβάνονται ειδικότερα το κόστος για το πλήρωμα του πλοίου, για τη διατροφή του και τα λοιπά αναλώσιμα τα οποία είναι αναγκαία κατά την εκτέλεση πλόων, τα κόστος συντήρησης και τυχόν επισκευών βλαβών οι οποίες παρουσιάζονται, το κόστος της ασφάλισής του και το γενικό κόστος, και μάλιστα στο τελευταίο στοιχείο του κόστους λειτουργίας θα πρέπει να συμπεριληφθεί και το κόστος της αναγκαίας υποδομής και των γραφείων της ναυτιλιακής επιχείρησης στην ξηρά (Stopford, 2009: 231).

β) Το κόστος της περιοδικής συντήρησης του πλοίου: σε σχέση με το συγκεκριμένο στοιχείο του συνολικού κόστους της λειτουργίας ενός πλοίου θα πρέπει να σημειωθεί καταρχήν πως ένα βασικό στοιχείο της όλης λειτουργίας ενός πλοίου είναι αυτό της κατάταξής του σε ‘κλάση’ (classification), δηλαδή της συμμόρφωσής του με ορισμένα συγκεκριμένα πρότυπα τα οποία τίθενται από ένα νηογνώμονα. Επίσης η όλη

συγκεκριμένη διαδικασία της κατάταξης του πλοίου σε “κλάση” καλύπτει όλο το βίο του πλοίου, δηλαδή ξεκινά από την αρχική κατασκευή του και τη θέση του σε λειτουργία, ενώ θα πρέπει εν συνεχεία κατά τη διάρκεια του βίου του πλοίου να διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα και επιθεωρήσεις του από τον παρακολουθούντα το πλοίο νηογνώμονα (Mai and Ca, 2008). Και πάνω σε αυτή τη βάση, ένα βασικό συστατικό στοιχείο του όλου κόστους περιοδικής συντήρησης του πλοίου συναρτάται με την κατάταξή του σε “κλάση” και τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου (Stopford, 2009: 231).

γ) Το κόστος “ταξιδιού” του πλοίου: όταν ένα πλοίο κινείται και λειτουργεί μέσα στα πλαίσια της διενέργειας θαλάσσιας μεταφοράς, είναι επακόλουθο να υπάρχει ένα κόστος αναφορικά με την κίνησή του. Σε αυτό το πεδίο κόστους περιλαμβάνονται ειδικότερα το κόστος για το αναγκαίο για την κίνηση του πλοίου πετρέλαιο, για τα λιμενικά τέλη, για τη ρυμούλκηση του πλοίου και την πλοήγησή του καθώς και τα δικαιώματα τα οποία εισπράττονται στην περίπτωση διέλευσής του από διώρυγα (Stopford, 2009: 233). Το σημαντικότερο στοιχείο του κόστους ταξιδιού θεωρείται πως είναι το κόστος για το αναγκαίο πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη του πλοίου, το οποίο υποστηρίζεται (World Shipping Council, 2008) ότι ανέρχεται στο 50-60% περίπου του όλου κόστους για το ταξίδι ενός πλοίου. Από την άλλη πλευρά, ένα βασικό στοιχείο του συγκεκριμένου κόστους είναι η διακύμανση η οποία παρατηρείται αναφορικά με την τιμή του πετρελαίου, η οποία είναι δυνατόν να οφείλεται σε μία σειρά από παράγοντες (Boutsikas, 2002).

δ) Το κόστος “κεφαλαίου”: όπως παρατηρείται σχετικώς (Stopford, 2009: 238) πολύ λίγες είναι εκείνες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες αγοράζουν τα πλοία τους με μετρητά, ενώ οι περισσότερες αναζητούν άλλους τρόπους χρηματοδότησης της

απόκτησης των πλοίων τους, σημαντικότερος από τους οποίους είναι αυτός του τραπεζικού δανεισμού διαμέσου μεγάλων διεθνών τραπεζών (Harwood, 2006: 14). Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να θεωρηθεί πως ο τρόπος της χρηματοδότησης του πλοίου ο οποίος έχει χρησιμοποιηθεί σε συγκεκριμένη περίπτωση, είναι αυτός και το βασικό στοιχείο το οποίο καθορίζει το κόστος “κεφαλαίου” του πλοίου σε μία συγκεκριμένη περίπτωση.

ε) το κόστος του χειρισμού του φορτίου: αυτό το στοιχείο του συνολικού κόστους σχετίζεται ειδικότερα με το κόστος φόρτωσης εκφόρτωσης, καθώς και των τυχόν απαιτήσεων για ζημιές οι οποίες συμβαίνουν στο φορτίο (Stopford, 2009: 236).

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, το ζήτημα του φθηνού κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς είναι μείζονος σημασίας στη ναυτιλία, και επομένως μέσα σε αυτό το πλαίσιο ένα από τα βασικά ζητούμενα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ο περιορισμός του λειτουργικού τους κόστους, όπως αυτό αναπτύχθηκε ανωτέρω και όσον αφορά τους ειδικότερους τομείς του. Και τούτο διότι μέσα από τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους όσον αφορά το σύνολο των επιμέρους στοιχείων του, θα καταστεί δυνατή η προσφορά ενός φθηνού μέσου για τη διενέργεια της διά θαλάσσης μεταφοράς. Και το περαιτέρω ζήτημα το οποίο ανακύπτει είναι το κατά πόσον αυτή η προσπάθεια περιορισμού του εν γένει λειτουργικού κόστους συναρτάται με τη δομή της όλης ναυτιλιακής επιχείρησης και ειδικότερα με το μέγεθός της. Και θα πρέπει να σημειωθεί σε σχέση με το συγκεκριμένο θέμα ότι όπως υποστηρίζεται χαρακτηριστικά (Brook-Carter and Leach, 2006) η τυχόν πολιτική περιορισμού κόστους είναι ένας παράγοντας ο οποίος διαμορφώνει την όλη δομή μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Και κάτι τέτοιο θα μπορούσε να κριθεί ως εύλογο: ο περιορισμός του κόστους ως ένας βασικός σκοπός μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, θα μπορούσε να επηρεάσει την

τελευταία τόσο σε σχέση με τον αριθμό των ατόμων τα οποία συνολικώς απασχολεί, όσον αφορά τη στελέχωση των υπηρεσιών ξηράς, όσο και σε σχέση με την διάρθρωση των υπηρεσιών της ξηράς και την κατάτμηση της δομής της: μία πολιτική περιορισμού κόστους, είναι δυνατόν να αφενός να περιορίσει τα απασχολούμενα άτομα, αφετέρου δε τα τμήματα της δομής της επιχείρησης αναφορικά με τις υπηρεσίες ξηράς, χωρίς να αποκλείεται και ένας συνδυασμός των δύο συγκεκριμένων επιλογών. Τέλος, δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται και μία ακόμη παράμετρος: η χρήση προσωπικού μειωμένων προσόντων, με ανάλογα μειωμένες προς τούτο αποδοχές σε σχέση με ικανότερα στελέχη της αγοράς, τα οποία δεν θα προσελκυσθούν από τις χαμηλότερες προσφερόμενες από μία ναυτιλιακή επιχείρηση αμοιβές.

Σε αυτό το ζήτημα γενικότερα του λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα πρέπει να σημειωθεί πως παρατηρείται ειδικότερα (Stopford, 2009: 237) ότι υφίσταται μία διαφοροποίηση μεταξύ του κόστους “κεφαλαίου” ενός πλοίου και των λοιπών ειδών κόστους, καθώς χωρίς τα άλλα κόστη το πλοίο δεν είναι σε θέση καν να λειτουργήσει: λ.χ. δεν είναι δυνατόν χωρίς την προμήθεια του αναγκαίου πετρελαίου να κινηθεί το πλοίο και να προβεί στις απαιτούμενες θαλάσσιες μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, το κόστος του “κεφαλαίου” για την απόκτηση του πλοίου δεν επηρεάζει κατά τρόπο άμεσο σε καμία περίπτωση και την όλη λειτουργία του, αν και σε έμμεσο τρόπο θα μπορούσε να πει κάποιος πως είναι δυνατόν να υπάρχει άμεση και ουσιώδης επιρροή: στην περίπτωση της χρηματοδότησης ενός πλοίου από τραπεζικό δάνειο, η βασικότερη μορφή εξασφάλισης της δανειοδότησης τράπεζας είναι το ίδιο το πλοίο διαμέσου της απόκτησης υποθήκης επ’ αυτού (Orfanidis, 2004). Και στην περίπτωση αδυναμίας αποπληρωμής του οφειλομένου λόγω του δανείου ποσού, οι συνέπειες μπορεί να είναι σημαντικές για τον πλοιοκτήτη: ο ενυπόθηκος δανειστής έχει το

δικαίωμα της ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου στο όνομά του, προκειμένου από τα εισπραττόμενα έσοδα να αποπληρώνεται σταδιακά το υφιστάμενο χρέος του πλοιοκτήτη προς αυτόν (Orfanidis, 2004).

Περαιτέρω, το ζήτημα του συνολικού κόστους μίας ναυτιλιακής επιχείρησης έχει επίδραση και σε έναν άλλο παράγοντα: στο μέγεθος των πλοίων τα οποία κατασκευάζονται. Όπως παρατηρείται ειδικότερα (Stopford, 2009: 75) σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα, η δημιουργία οικονομιών κλίμακας συνιστά μία βασική παράμετρο της όλης προσπάθειας ώστε να διατηρείται χαμηλό το μεταφορικό κόστος. Και εφόσον κατασκευάζονται μεγαλύτερα πλοία, είναι δυνατόν να επηρεάζεται και ο αριθμός των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης: το ζητούμενο δεν είναι μόνον ο αριθμός των πλοίων, αλλά το μέγεθος της μεταφορικής τους δυνατότητας. Εφόσον με την κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων αυτά έχουν μεγαλύτερη μεταφορική δυνατότητα με περιορισμό του λειτουργικού τους κόστους, είναι δυνατόν μία ναυτιλιακή επιχείρηση να προτιμά την εκμετάλλευση λιγότερων και μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας πλοίων αντί για περισσότερων ήσσονος μεταφορικής ικανότητας. Και κατ' αυτόν τον τρόπο να υφίσταται εμμέσως μία επιρροή στο όλο ζήτημα του μεγέθους της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφορικά ειδικότερα με τον αριθμό των πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται.

5. Τα τμήματα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης

Στη σύγχρονη παγκόσμια ναυτιλία, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και ιδίως εκείνες οι οποίες ακολουθούν διεθνή πρότυπα οργάνωσης, ακολουθούν κατά κανόνα την οργανωτική δομή σε ομίλους εταιριών, όπου υπάρχει η εταιρεία διοικητής (management company) , η οποία διοικεί και διαχειρίζεται έναν αριθμό πλοίων, τα οποία ανήκουν σε ατομικές πλοιοκτήτριες εταιρείες. Αυτό το σχήμα αναφέρθηκε και

ανωτέρω, ως το κατεξοχήν επικρατούν σχήμα στη σύγχρονη παγκόσμια ναυτιλία. Με βάση τα προαναφερόμενα, ως εταιρεία διαχειρίστρια ορίζεται εκείνη η οποία έχει την πλήρη και αποκλειστική ευθύνη για τη διοίκηση και της διαχείριση των πλοίων ενός συγκεκριμένου στόλου (Γουλιέλμος, 2004: 256), ο οποίος ανήκει σε διαφορετικές κατά κανόνα ‘μονοβάπορες’ πλοιοκτήτριες εταιρίες των ιδίων συμφερόντων. Όσον αφορά περαιτέρω το μέγεθος μιας διαχειρίστριας εταιρείας σε προσωπικό, αυτό εξαρτάται ειδικότερα από την έκταση του ασκούμενου ελέγχου της ξηράς επί των πλοίων, και ένας λόγος ατόμων/ πλοίων μπορεί να είναι το 4/1, αν και σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα σε κάθε περίπτωση υποστηρίζεται (Γουλιέλμος, 2006: 106-107) ότι το μέγεθος της στελέχωσης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από τους εξής παράγοντες:

α) από την συγκεκριμένη πολιτική των πλοιοκτητών σε σχέση με το βαθμό του ελέγχου εκείνου τον οποίο οι ίδιοι επιθυμούν στην πράξη να ασκούν: μία πολιτική ‘στενού’ και διαρκούς ελέγχου, είναι πιθανόν να απαιτεί ένα μεγαλύτερο αριθμό προσώπων απασχολούμενων στις υπηρεσίες ξηράς, ώστε να είναι ακόμη μικρότερος ο λόγος μεταξύ των ατόμων της ξηράς προς τα πλοία. Αντιθέτως, στην περίπτωση ενός ‘χαλαρότερου’ ενασκούμενου ελέγχου, είναι πιθανόν ο λόγος μεταξύ ατόμων/πλοίων να είναι ακόμη μεγαλύτερος.

β) από τον τρόπο εκείνο με τον οποίο επιδιώκεται να εκτελούνται τα καθήκοντα και οι εργασίες οι οποίες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του Τμήματος προμηθειών: κατά τη συγκεκριμένη άποψη το συγκεκριμένο τμήμα μίας διαχειρίστριας ναυτιλιακής εταιρείας είναι κομβικής σημασίας όσον αφορά τη δομή και τη λειτουργία του για την όλη δομή και τον αριθμό των απασχολούμενων σε αυτήν προσώπων, αναφορικά πάντα με τη στελέχωση των υπηρεσιών ξηράς.

γ) από τη φύση του συστήματος των ηλεκτρονικών υπολογιστών: μπορεί βάσιμα να υποθεθεί πως η εκτεταμένη και ευρεία χρήση των δυνατοτήτων της πληροφορικής, είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μία μείωση του απασχολούμενου προσωπικού των υπηρεσιών ξηράς της ναυτιλιακής επιχείρησης, και πάνω σε αυτή τη βάση να υπάρχει μεγαλύτερος λόγος του 4/1 αναφορικά με την αναλογία μεταξύ προσωπικού ξηράς και πλοίων τα οποία διαχειρίζεται μία συγκεκριμένη ναυτιλιακή επιχείρηση.

δ) τέλος, από το βαθμό ενεργού διοίκησης ο οποίος επιζητείται κατά την καθημερινή εκτέλεση των καθηκόντων της ναυτιλιακής επιχείρησης: ένας υψηλός βαθμός ενεργού διοίκησης, είναι δυνατόν να συναρτάται με αυξημένη στελέχωση όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων, ενώ αντιθέτως ένας χαμηλός βαθμός ενεργού διοίκησης να οδηγεί στην ακριβώς αντίθετη ανάγκη.

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα (Katranoglou et al., 2006), κάθε τμήμα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης έχει τους δικούς του στόχους και σκοπούς, οι οποίοι είναι έτσι κατανοημένοι ώστε να καθιστούν δυνατή την εκπλήρωση των συνολικών στόχων ολόκληρης της επιχείρησης. Κατά συνέπεια, τα τμήματα ενεργούν μεν καταρχήν αυτόνομα, κατά δεύτερον όμως συμπληρωματικά μεταξύ τους προς την επίτευξη του κοινού σκοπού. Επομένως, συνεχίζοντας με βάση την προηγούμενη παραδοχή, να μεν κάθε τμήμα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης έχει μία σχετική αυτονομία βάσει της δικής του αρμοδιότητας και μία περαιτέρω αυτονομία ως προς τους στόχους και σκοπούς τους οποίους εξυπηρετεί, από την άλλη πλευρά όμως αυτοί οι στόχοι και σκοποί δεν είναι αυτοτελείς και μεμονωμένοι, αλλά εντάσσονται μέσα στους γενικότερους στόχους και σκοπούς ολόκληρης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στη συνέχεια ακολουθεί η εξέταση των βασικών τμημάτων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, με παρουσίαση των αρμοδιοτήτων καθενός εξ αυτών.

5.1 Το Τμήμα Γραμματείας

Οι τομείς δραστηριότητας του συγκεκριμένου τμήματος περιλαμβάνουν συγκεκριμένα τον τομέα των τηλεπικοινωνιών, τον τομέα της γραμματείας καθώς και τον τομέα αναφορικά με τη συντήρηση του κτιρίου, ιδίως στην περίπτωση εκείνη κατά την οποία αυτό είναι ιδιόκτητο (Γουλιέλμος, 2004: 262). Ο ειδικότερος σκοπός του συγκεκριμένου τμήματος συνίσταται στο να παρέχει την απαιτούμενη επάρκεια και ποιότητα των μέσων και υπηρεσιών προς τα πρόσωπα των λοιπών τμημάτων της εταιρείας, ώστε να είναι σε θέση τα τελευταία να διεκπεραιώνουν κατά τρόπο απρόσκοπτο και παραγωγικό τη διεκπεραίωση των κυρίων καθηκόντων τους, έχοντας σε κάθε περίπτωση ένα δεδομένο κόστος για τη λειτουργία του τμήματος (Γουλιέλμος, 2004: 263). Με βάση τα προαναφερόμενα ως ένα γενικό συμπέρασμα για το συγκεκριμένο τμήμα είναι πως συνιστά ουσιαστικά το τμήμα παροχής της αναγκαίας υποβοήθησης για την εύρυθμη λειτουργία των λοιπών τμημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης.

5.2 Το Τεχνικό Τμήμα

Το συγκεκριμένο τμήμα δραστηριοποιείται κυρίως στην διατήρηση των πλοίων στην παραγωγική διαδικασία από τεχνικής απόψεως, και ασχολείται με ορισμένα σημαντικά ζητήματα, όπως της προγραμματισμένης συντήρησης των πλοίων, της μεταβολής της ταχύτητας του πλοίου και της απελευθέρωσής αερίων (gas free) (Γουλιέλμος, 2004: 266-267). Όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά (ICS, 2009/2010: 3-4), υπάρχει ανάγκη διαρκούς επίβλεψης της κατασκευής και των κινητήριων μηχανών του πλοίου, και μάλιστα απαιτείται ένα σταθερό πρόγραμμα συντήρησης, δεδομένου ότι ένα πλοίο το

οποίο δεν ευρίσκεται σε καλή κατάσταση δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ναυτιλιακές εργασίες. Με βάση την τελευταία παραδοχή, αναδεικνύεται η ιδιαίτερη σημασία του συγκεκριμένου τμήματος της ναυτιλιακής επιχείρησης: ενώ εν πρώτοις το συγκεκριμένο τμήμα φαίνεται να είναι άσχετο με την αμιγώς εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, καθώς εστιάζει σε ζητήματα απόμεινα της τεχνικής εν γένει κατάστασης των πλοίων, εντούτοις η σημασία του για την απρόσκοπτη εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι κομβικής σημασίας και εν πολλοίς καθοριστική: η αποφυγή της επέλευσης βλαβών στα συστήματα του πλοίου, μέσα από την όλη δέουσα διαδικασία συντήρησης και παρακολούθησής του, ώστε να είναι σε θέση να ολοκληρώνει με επιτυχία και χωρίς καθυστερήσεις τις θαλάσσιες αποστολές τις οποίες θα πρέπει να εκτελέσει. Κάτι τέτοιο εκτός του ότι επιτρέπει την ακριβή τήρηση των υποχρεώσεων της ναυτιλιακής επιχείρησης έναντι των ναυλωτών σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, εάν προσεγγισθεί σε μία μακροπρόθεσμη κλίμακα θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα στοιχείο το οποίο αυξάνει την όλη αξιοπιστία της ναυτιλιακής επιχείρησης αναφορικά με την τήρηση των από μέρους της συμφωνηθέντων, αναφορικά με την εκτέλεση της απαιτούμενης θαλάσσιας μεταφοράς στον κατάλληλο τόπο και κυρίως στον κατάλληλο χρόνο. Και μία τέτοια μακροχρόνια επίδραση αναφορικά με τη “φήμη” της ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι προφανές ότι θα έχει ευεργετική επίδραση αναφορικά με τη “ζήτηση” των παρεχόμενων από αυτήν υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.

5.3 Το Τμήμα Επιχειρήσεων

Το συγκεκριμένο τμήμα ασχολείται με το να διασφαλίζει το ότι τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης εκτελούν τα καθήκοντά του σε σχέση με τους πλόες και τις μεταφορές τις οποίες έχει γενικότερα να εκτελέσει βάσει των ναυλοσυμφώνων τα οποία

έχουν υπογραφεί (ICS, 2009/2010: 5). Και του συγκεκριμένου τμήματος η λειτουργία είναι κομβικής σημασίας όπως διαφαίνεται για την όλη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, όχι μόνο σε μία βραχυπρόθεσμη προσέγγιση, αλλά και σε μία μακροπρόθεσμη προοπτική αναφορικά με την όλη “φήμη” και αποδοχή της ναυτιλιακής επιχείρησης από τους πελάτες αλλά και τους πιθανούς πελάτες της.

5.4 Το Τμήμα Προμηθειών

Στις ναυτιλιακές εταιρίες το συγκεκριμένο τμήμα λειτουργεί με το σύστημα των διαχειριστών (operators), και ο διαχειριστής στο Τμήμα Προμηθειών ασχολείται αναφορικά με τον εφοδιασμό των πλοίων σε τρόφιμα και υλικά. Όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά (Γουλιέλμος, 2004:285) σε σχέση με το συγκεκριμένο τμήμα, μία μικρή εταιρεία με μικρό αριθμό πλοίων (8-10) έχει μικρότερη ευελιξία στις διαπραγματεύσεις με τους προμηθευτές της και το μόνο πλεονέκτημά της είναι η φερεγγυότητά της. Αντιθέτως, μία μεγαλύτερη εταιρεία εκτός της φερεγγυότητας διαθέτει και το πλεονέκτημα του μεγέθους των αγορών τις οποίες πραγματοποιεί, καθόσον πάνω σε αυτή τη βάση έχει την ευχέρεια να μπορεί να επιτύχει καλύτερους όρους συνεργασίας αλλά και καλύτερο έλεγχο των τιμών προμήθειας των αναγκαίων υλικών και τροφίμων. Όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά (ICS, 2009/2010: 4) στο συγκεκριμένο τμήμα απαιτούνται ιδιαίτερες δεξιότητες προκειμένου από τη μία πλευρά να επιτευχθούν οι καλύτερες δυνατές τιμές, ενώ από την άλλη πλευρά να μην υπάρχουν “εκπτώσεις” όσον αφορά την ποιότητα των προμηθειών. Επομένως, μέσα στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του συγκεκριμένου τμήματος της ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει να λάβει χώρα ο συγκερασμός δύο εν πρώτοις διαφορετικών στόχων: αφενός μεν η ελαχιστοποίηση στο βέλτιστο δυνατό βαθμό του κόστους των προμηθειών, αφετέρου δε η βελτιστοποίηση της ποιότητας των προμηθευομένων ειδών.

5.5 Το Τμήμα Ασφαλίσεων και Ασφαλιστικών Απαιτήσεων

Η ενασχόληση του συγκεκριμένου τμήματος περιλαμβάνει όλα τα είδη των ασφαλειών του πλοίου, όπως σκάφους και μηχανών (hull and machinery), προστασίας και αποζημιώσεων, P+I (Protection and Indemnity) καθώς και κινδύνων πολέμου (War risks), ενώ στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν χρονοναυλωμένα πλοία τρίτων, τότε το συγκεκριμένο τμήμα ασχολείται και με την ασφάλεια για οφειλές ή υποχρεώσεις των ναυλωτών (Γουλιέλμος, 2004: 286). Δεδομένου ότι το κόστος των ασφαλειών για έναν πλοιοκτήτη είναι το δεύτερο σημαντικότερο στοιχείο του συνολικού κόστους, καθίσταται προφανής η μεγάλη σημασία του συγκεκριμένου τμήματος (ICS, 2009/2010). Εκτός αυτού θα πρέπει να ληφθεί ειδικότερα υπόψη το γεγονός πως το ύψος του ασφαλιστρού συναρτάται προς την αξία της μονάδας του μεταφερόμενου προϊόντος, ενώ σε κάθε περίπτωση το κόστος της ασφάλειας υπολογίζεται πως ανέρχεται σε 2% περίπου της συνολικής αξίας των εμπορευμάτων και συνιστά ένα 15% των συνολικών θαλασσιών βαρών (Micco and Perez, 2002). Με βάση τα προαναφερόμενα, αναδεικνύεται η ιδιαίτερη σημασία του συγκεκριμένου τμήματος της ναυτιλιακής επιχείρησης

5.6 Το Τμήμα Λογιστηρίου

Τα καθήκοντα του συγκεκριμένου τμήματος περιλαμβάνουν την τήρηση του λογαριασμού των πλοιοκτητών, και το εν λόγω τμήμα θα πρέπει διά μέσου των τηρουμένων βιβλίων να δίδει σε κάθε δεδομένη στιγμή την πραγματική οικονομική λογιστική κατάσταση της εταιρείας τόσο συνολικά όσο και καθενός πλοίου ξεχωριστά, από την άποψη τόσο της εξέλιξης της εκμετάλλευσης του πλοίου όσο και των τυχόν υφιστάμενων απαιτήσεων και υποχρεώσεων (Γουλιέλμος, 2004). Επομένως, η λειτουργία του συγκεκριμένου τμήματος της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει να κάνει με την όλη λογιστική παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων της, ώστε να είναι

δυνατή η εξαγωγή συμπερασμάτων σε δεδομένη στιγμή για την όλη πορεία της κατά το αμιγώς οικονομικό σκέλος.

5.7 Το Τμήμα Πληρωμάτων

Τα βασικά καθήκοντα του συγκεκριμένου τμήματος περιλαμβάνουν την επιλογή αλλά και τη διεύθυνση εν γένει του ανθρωπίνου δυναμικού των πλοίων, και η δυσκολία των καθηκόντων των στελεχών του συγκεκριμένου τμήματος συνίσταται στο να μπορούν να προβλέψουν την εξέλιξη των ατόμων τα οποία προσλαμβάνονται επί του πλοίου (Γουλιέλμος, 2004: 301). Και το τελευταίο ζήτημα θα πρέπει να θεωρηθεί σε κάθε περίπτωση ως μείζονος σημασίας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση: το πλοίο είναι η βασική πηγή εσόδων για αυτήν, και κατά συνέπεια είναι βασικό στοιχείο της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας επιχείρησης η στελέχωση του πλοίου με τα κατάλληλα κατά το δυνατόν πρόσωπα.

5.8 Το Τμήμα Προσωπικού του Γραφείου

Το συγκεκριμένο τμήμα μίας ναυτιλιακής εταιρείας επιτελεί μία σειρά δραστηριοτήτων μείζονος σημασίας, οι οποίες αφορούν ιδίως την αναζήτηση και επιλογή του κατάλληλου ανθρωπίνου δυναμικού για τις διάφορες θέσεις της εταιρείας, ενώ εκτός αυτού φαίνεται ότι επιτελεί και το ρόλο του συνδετικού κρίκου μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της εταιρείας σε ζητήματα τα οποία άπτονται των αρμοδιοτήτων του (Γουλιέλμος, 2004: 303).

5.9 Το Τμήμα ναυλώσεων

Το συγκεκριμένο τμήμα συναντάται ιδίως στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της tramp ναυτιλίας. Είναι ευθύνη των δραστηριοποιούμενων στο συγκεκριμένο τμήμα ώστε να βρίσκουν και να “κλείνουν”

τις πλέον καλύτερες ναυλώσεις για όλα τα διαθέσιμα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

6. Το άριστο μέγεθος της αναλογίας προσωπικού ξηράς/ αριθμού πλοίων

Με βάση την παραπάνω προηγηθείσα ανάλυση θα προσεγγισθεί το ζήτημα αναφορικά με το ποια θα πρέπει να είναι η άριστη αναλογία μεταξύ του αριθμού του προσωπικού ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης και του αριθμού πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται. Εκ προοιμίου θα πρέπει να λεχθεί πως σε σχετική έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε από τους Brook-Carter and Leach (2006), κατά την οποία και μελετήθηκαν διάφοροι τύποι ναυτιλιακών επιχειρήσεων με διαφορετική εσωτερική δομή μεταξύ τους αλλά και διαφορετική διαδικασία ακολουθητέα αναφορικά με τη λήψη αποφάσεων, δεν κατέστη δυνατόν να καθορισθεί το ποια είναι η βέλτιστη οργανωτική δομή για μία ναυτιλιακή επιχείρηση. Επίσης, θα πρέπει να διευκρινισθεί πως η έννοια του “άριστου” εν προκειμένω εκλαμβάνεται ως εκείνη η αναλογία η οποία θα δίδει τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα κατά την όλη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης για όλους τους συμμετέχοντες σε αυτήν, ασχέτως του ειδικότερου ρόλου τον οποίο και κατέχουν μέσα στην αυτή. Και αυτή η αποτελεσματικότητα εν συνεχεία θα μεταφράζεται στη μέγιστη δυνατή απόδοση κερδών για την ναυτιλιακή επιχείρηση μέσα στα πλαίσια της γενικότερης δραστηριοποίησής της.

Αναφέρθηκε ανωτέρω ότι μία ιδανική αναλογία μεταξύ στελεχών ξηράς και διαχειριζομένων πλοίων μίας εταιρείας θα μπορούσε να είναι το 4/1, δηλαδή 4 στελέχη για ένα πλοίο. Επομένως, μία διαχειρίστρια εταιρεία 10 πλοίων, θα πρέπει να έχει έναν ιδανικό αριθμό 40 εργαζομένων ξηράς για την ικανοποιητική υποστήριξη της καθημερινής λειτουργίας των πλοίων της ανά τον κόσμο, μολονότι για το συγκεκριμένο θέμα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και ορισμένοι άλλοι παράγοντες οι οποίοι θα

μπορούσαν να διαφοροποιήσουν τη συγκεκριμένη αναλογία, όπως εξειδικεύθηκαν ανωτέρω.

Από την άλλη πλευρά, ανακύπτει το ζήτημα του κατά πόσον ο ανωτέρω κανόνας θα μπορούσε πράγματι και στην πράξη να είναι το άριστο μέτρο για τη στελέχωση των υπηρεσιών ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Η προσέγγιση του εν λόγω ζητήματος δε θα μπορούσε να είναι σε καμία περίπτωση μονολεκτική ούτε και μονοσήμαντη αλλά θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και μία σειρά ακόμη από παράγοντες στους οποίους περιλαμβάνονται ειδικότερα οι εξής ως κάτωθι:

α) η διαφορετική δραστηριοποίηση της bulk και της liner ναυτιλίας, όπως αυτή αναπτύχθηκε και ανωτέρω, εφόσον εκτός της διαφορετικής θεματικής με την οποία ασχολούνται, λόγω της όλης διαφοράς στη δομή, την οργάνωση και τη λειτουργία τους δημιουργούν και διαφορετικές ανάγκες στελέχωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται σε αυτές (Stopford, 2009: 80). Και όπως ειδικότερα παρατηρείται (Stopford, 2009: 77) μία liner ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ανάγκη μεγαλύτερου αριθμού προσώπων τα οποία θα υποστηρίζουν από την ξηρά την όλη λειτουργία του πλοίου, λόγω της ανάγκης εξεύρεσης μεγαλύτερου αριθμού ‘πελατών’ οι οποίοι θα πρέπει να εξυπηρετηθούν, ενώ σε αντίθεση δεν υπάρχει η ίδια ανάγκη στη bulk ναυτιλία, όπου οι ‘πελάτες’ είναι λιγότεροι. Με βάση την προηγούμενη προσέγγιση, θα μπορούσε να συναχθεί ως ένας γενικός κανόνας ότι η αναλογία ατόμων/ πλοίων, κατά κανόνα πάντα, θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες ενεργοποιούνται στην liner ναυτιλία, και μικρότερη στις αντίστοιχες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της bulk ναυτιλίας.

β) η διαφορά στη γεωγραφική δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μία τέτοια διαφοροποίηση, ιδίως εάν δημιουργείται συνεπεία αυτής η ανάγκη ίδρυσης

υποκαταστημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι δυνατόν να διαφοροποιήσει την ανωτέρω αναφερόμενη αναλογία, καθόσον σε μία τέτοια περίπτωση το κρίσιμο στοιχείο δεν θα είναι η αναλογία αυτή καθ' εαυτή αλλά η ανάγκη αυτόνομης λειτουργίας ενός τμήματος της ναυτιλιακής επιχείρησης σε γεωγραφική βάση. Και αυτό το αυτόνομο τμήμα θα πρέπει να προστεθεί στο σύνολο των ατόμων τα οποία αποτελούν την υπηρεσία "ξηράς" της ναυτιλιακής επιχείρησης, διαφοροποιώντας κατά συνέπεια την αναλογία μεταξύ ατόμων και πλοίων.

γ) Το ζήτημα της εφαρμογής της διεθνούς νομοθεσίας: το εν λόγω ζήτημα προσεγγίστηκε ανωτέρω ως ένας από εκείνους τους παράγοντες οι οποίοι τελούν σε συνάρτηση με τη δομή αλλά και με το μέγεθος της οργάνωσης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης στην ξηρά. Πράγματι, είναι δυνατόν οι ανάγκες εφαρμογής μίας διεθνούς νομοθεσίας να απαιτούν τη σύσταση και στελέχωση διακριτών από τα λοιπά τμήματα γραφείων και μονάδων, ώστε να υπάρχουν στελέχη με απόλυτη εξειδίκευση πάνω στα συγκεκριμένα ζητήματα. Και με δεδομένη τη διαρκή εξέλιξη της διεθνούς νομοθεσίας αναφορικά με τα ζητήματα της ασφάλειας, ως αυτή εκλαμβάνεται με την διπλή ως άνω προαναφερθείσα έννοια, δεν αποκλείει τη δημιουργία στο μέλλον της ανάγκης για επιπρόσθετα τμήματα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης προς το σκοπό της προσαρμογής προς την τυχόν θεσπιζόμενη διεθνή νομοθεσία. Και μία τέτοια ανάγκη καθίσταται προφανές ότι θα μεταβάλλει και τον όλο αριθμό τμημάτων και προσώπων τα οποία θα πρέπει να απασχολούνται σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση βάσει των εξελίξεων της διεθνούς νομοθεσίας μέσα σε μία διαχρονική προσέγγιση.

δ) Επίσης, δεν θα πρέπει να διαφεύγει της όλης προσοχής μας και το στοιχείο του λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, το οποίο μπορεί να επηρεασθεί από την όλη δομή της, καθόσον το κόστος της συντήρησης και λειτουργίας των υπηρεσιών

ξηράς της επιχείρησης συνιστούν ένα από τα συστατικά στοιχεία του όλου λειτουργικού της κόστους. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, βασικός σκοπός της ναυτιλίας είναι η προσφορά μίας ‘‘φθηνής’’ λύσης προς το σκοπό της διενέργειας της θαλάσσιας μεταφοράς. Επομένως, η όλη δομή και διάρθρωση θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να λαμβάνει υπόψη της και τη συγκεκριμένη προαναφερόμενη παράμετρο. Και εφόσον υιοθετείται μία πολιτική περιορισμού του λειτουργικού κόστους από την πλευρά μίας συγκεκριμένης ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι επακόλουθο αυτό να έχει ως παρεπόμενη συνέπεια την επιρροή στο μέγεθός της, τόσο σε επίπεδο αριθμού απασχολούμενων προσώπων όσο και σε επίπεδο υπαρχόντων τμημάτων.

ε) Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί μία τελευταία παράμετρος: το αριθμητικό ζήτημα της στελέχωσης των γραφείων στην ξηρά μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως αυτό αναφέρθηκε ανωτέρω, είναι η μία όψη του προβλήματος. Η άλλη όψη αφορά με το ζήτημα της καταλληλότητας του επιλεγέντος προσωπικού. Επομένως, η κάλυψη ενός συγκεκριμένου αριθμού προσώπων, σε καμία περίπτωση δεν προσδίδει ένα ‘‘άριστο’’ μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς υπό αυτή την προσέγγιση δεν προσμετράται το ζήτημα της καταλληλότητας αλλά και της αποδοτικότητας των προσώπων τα οποία απασχολούνται. Κατά συνέπεια, το ζητούμενο δεν είναι μόνο αριθμητικό, αλλά και ποιοτικό: η κάλυψη του πρώτου, δεν συνεπάγεται το δεύτερο, ενώ η επίτευξη του δεύτερου δε συναρτάται αναγκαίως με το πρώτο.

Με βάση τα προαναφερόμενα, θα μπορούσε ως ένα γενικό συμπέρασμα σε σχέση με το εν προκειμένω εξεταζόμενο ζήτημα να διατυπωθεί το εξής: δεν είναι σε καμία περίπτωση ευχερές και δεδομένο να καθορισθεί εκ προοιμίου ένας ορισμένος αριθμός στελεχών γραφείου τα οποία απαιτούνται σε σχέση με δεδομένο αριθμό πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης ώστε να υπάρχει μία τέλεια αναλογία, και κατ’ αυτόν τον

τρόπο να καταφθαί ένα “άριστο” μέγεθος για τη συγκεκριμένη ναυτιλιακή επιχείρηση. Η τέλεια αναλογία και το “άριστο” μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει σε τελική ανάλυση να κριθεί υπό το πρίσμα των συγκεκριμένων πραγματικών περιστάσεων μίας συγκεκριμένης επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τον τομέα εκείνο ναυτιλιακής δραστηριότητας στον οποίο συμμετέχει, τη γεωγραφική κάλυψη στην οποία επιχειρούν και λειτουργούν τα πλοία της, τα ζητήματα στελέχωσης τα οποία δημιουργούνται από την ανάγκη εφαρμογής και συμμόρφωσης προς διατάξεις της διεθνούς νομοθεσίας, εφόσον βεβαίως ληφθούν υπόψη ζητήματα συναρτώμενα με το κόστος λειτουργίας των γραφείων της επιχείρησης αλλά και την καταλληλότητα του συγκεκριμένου επιλεγέντος προς απασχόληση προσωπικού ώστε να ανταπεξέρχεται ικανοποιητικώς στα ανατεθειμένα σε αυτό καθήκοντα. Σε κάθε περίπτωση όμως θα πρέπει να υπογραμμισθεί πως η επάρκεια τόσο σε αριθμό όσο και σε προσόντα του προσωπικού της ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι ένα βασικό στοιχείο για την πλέον αποτελεσματική λειτουργία της μέσα στην ναυτιλιακή βιομηχανία, λαμβανομένου υπόψη ιδίως του σκληρού ανταγωνισμού λόγω της φύσεώς της.

7. Το “άριστο” μέγεθος του αριθμού πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης

Το επόμενο ζήτημα τα οποίο υφίσταται προς εξέταση μέσα στα πλαίσια της παρούσης αφορά το “άριστο” μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με τον αριθμό πλοίων τα οποία έχει στη διαχείρισή της. Ειδικότερα, το συγκεκριμένο ζήτημα συναρτάται με το εάν μία ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να έχει ένα “άριστο” αριθμό πλοίων, με βάση ορισμένα άλλα ειδικότερα χαρακτηριστικά της στοιχεία.

Καταρχήν, το “άριστο” μέγεθος σε σχέση με τη συγκεκριμένη παράμετρο απαιτεί την ύπαρξη μίας αντίστοιχης υποδομής στην ξηρά, ώστε να είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ο συγκεκριμένος αριθμός των πλοίων. Από την άλλη πλευρά, και όσον αφορά το

συγκεκριμένο στοιχείο δεν μπορεί να υπάρξει μία μονοσήμαντη απάντηση ως προς το συγκεκριμένο σκέλος αναφορικά με το “άριστο” μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης δεδομένου ότι:

α) το ζήτημα της ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλία, και επομένως της ζητούμενης χωρητικότητας για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς είναι μεταβαλλόμενο όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, όπως είναι μεταβαλλόμενη και η ζήτηση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία σε τελική ανάλυση καθορίζει και την απαιτούμενη χωρητικότητα υπό συγκεκριμένες συνθήκες. Πάνω σε αυτή τη βάση, δεδομένης της διακύμανσης στη ζήτηση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, και ο αριθμός των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν μπορεί να είναι σταθερός, αλλά αντιθέτως είναι δυνατόν να μεταβάλλεται επί τη βάση των επικρατουσών στην ναυλαγορά συνθηκών, και ειδικότερα στη ναυλαγορά εκείνου του ναυτιλιακού τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται η συγκεκριμένη ναυτιλιακή επιχείρηση. Και στην περίπτωση εκείνη κατά την οποία υπάρχει αυξημένη ζήτηση για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς, τότε είναι δυνατόν να ανακύπτει η ανάγκη απόκτησης επιπλέον πλοίων για την εκτέλεση μεταφορικού έργου. Ενώ όταν οι συνθήκες στη ναυλαγορά δεν τυγχάνουν ευνοϊκές και υπάρχει αχρησιμοποίητη χωρητικότητα ενός μέρους του στόλου για μία ναυτιλιακή εταιρεία, είναι πολύ πιθανόν ομοίως να υπάρξει προσαρμογή του στόλου της, είτε με την πώληση πλοίων στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (second-hand market) είτε με την πώλησή τους προς διάλυση. Θα πρέπει πάντως σε κάθε περίπτωση να σημειωθεί και εδώ το γεγονός πως τα προαναφερόμενα δεν είναι απόλυτα: είναι πολύ πιθανόν μία ναυτιλιακή εταιρεία, ιδίως δραστηριοποιούμενη στον τομέα της liner ναυτιλίας, να έχει χρονοναυλώσει τα πλοία της (time-chartering), δηλαδή να διατηρεί μεν τον έλεγχο των πλοίων, πλην όμως ο ουσιαστικός επιχειρησιακός έλεγχός τους ανήκει στο ναυλωτή

(Stopford, 2009: 184). Σε μία τέτοια περίπτωση, οι τυχόν διακυμάνσεις στη ναυλαγορά δεν επηρεάζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση για τα διάστημα της χρονοναύλωσης, και επομένως δεν υπάρχει ανάγκη προσαρμογής του στόλου της υπό δυσμενείς συνθήκες, παρά μόνο έλλειψη τυχόν ανάγκης απόκτησης νέων πλοίων ελλείψει μεταφορικού έργου, με απλή διατήρηση των ήδη υπαρχόντων πλοίων. Όσον αφορά το τελευταίο στοιχείο, θα μπορούσε ως μία προσέγγιση να υποστηριχθεί πως στην περίπτωση χρονοναύλωσης των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης, εφόσον δεν υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες περαιτέρω ανάπτυξης λόγω έλλειψης ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, τα ήδη υπάρχοντα πλοία (τα οποία είναι χρονοναυλωμένα) συνιστούν και ένα όριο “άριστου” μεγέθους, με την έννοια της ανυπαρξίας ανάγκης επέκτασης της ναυτιλιακής επιχείρησης στη συγκεκριμένη χρονική συγκυρία, αλλά απλώς με την τήρηση της υπάρχουσας χωρητικότητας δεδομένης της ύπαρξης ενός σταθερού εισοδήματος λόγω της χρονοναύλωσης. Από την άλλη πλευρά, και η τελευταία προσέγγιση είναι μεταβλητή στο χρόνο, δεδομένου ότι είναι πιθανή η μελλοντική βελτίωση των συνθηκών, χωρίς επίσης να αποκλείεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις η διατήρηση της χρονοναύλωσης να είναι επιζήμια για τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

β) το θέμα του απαιτούμενου κόστους κεφαλαίου της απόκτησης των πλοίων: όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ο τραπεζικός δανεισμός είναι το βασικότερο μέσο απόκτησης πλοίων από μία ναυτιλιακή επιχείρηση, είτε μεταχειρισμένων είτε νεότευκτων, ενώ η αγορά πλοίων με μετρητά είναι η εξαίρεση στη ναυτιλιακή αγορά. Βεβαίως, εκτός του τραπεζικού δανεισμού, υπάρχουν και άλλες μορφές χρηματοδότησης των αναγκών της ναυτιλίας, αλλά οι δυνατότητες χρηματοδότησης δεν είναι οι ίδιες για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδίως λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους τους. Λ.χ. σε σχέση με την κτήση κεφαλαίων με δημόσια προσφορά υποστηρίζεται (Stopford, 2009: 297)

πως αυτή είναι δυνατή μόνο για μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ αποκλείονται ουσιαστικά από αυτήν οι μικρότερες σε μέγεθος. Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα και με δεδομένη την ανάγκη χρηματοδότησης της απόκτησης νέων πλοίων για μία ναυτιλιακή επιχείρηση, δεν υπάρχει απεριόριστη δυνατότητα κάλυψης των σχετικών αναγκών, και επομένως το μέγεθός της περιορίζεται αναγκαστικά από τη δυνατότητα κάλυψης των σχετικών χρηματοδοτικών αναγκών της. Κατά συνέπεια, η ύπαρξη από μόνη της αυξημένης ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, δεν οδηγεί σε μία αδιάκριτη και ατέρμονη μεγέθυνση της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται, αλλά σε αυτή την πιθανή επέκταση ένας βασικός ανασταλτικός παράγοντας μπορεί να είναι η αδυναμία κάλυψης σε επαρκή βαθμό των αναγκών χρηματοδότησης των αποκτούμενων πλοίων.

γ) Τέλος, σε κάθε περίπτωση στο θέμα του αριθμού των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η παράμετρος του αριθμού των τομέων ναυτιλίας στην οποία αυτή δραστηριοποιείται: είναι δυνατόν μία ναυτιλιακή επιχείρηση να δραστηριοποιείται σε παραπάνω από έναν τομείς (λ.χ. στη μεταφορά πετρελαίου και στη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου), και βάσει της συγκεκριμένης διαφοροποίησης να υπάρχει αντίστοιχη μεταβολή των αναγκών του στόλου της σε δεδομένη χρονική στιγμή. Συναφές προς το συγκεκριμένο ζήτημα θα πρέπει να θεωρηθεί πως τυγχάνει και το ζήτημα της δημιουργίας οικονομιών κλίμακας στην παγκόσμια ναυτιλία, ως ένα βασικό στοιχείο προς το σκοπό του περιορισμού του κόστους μεταφοράς. Αυτή η τάση οδηγεί ειδικότερα στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων, και επομένως με λιγότερα πλοία, μία ναυτιλιακή επιχείρηση είναι δυνατόν να έχει μεγαλύτερη διαθέσιμη χωρητικότητα για τη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών, σε σύγκριση με λιγότερα αριθμητικά πλοία. Κατά συνέπεια, το ζήτημα του αριθμού των

πλοίων δεν είναι μονοσήμαντο: θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και το ζήτημα της ολικής διαθέσιμης χωρητικότητας, καθόσον αυτή θα είναι το στοιχείο εκείνο το οποίο θα καθορίσει και τον αριθμό των πλοίων, με διαφοροποίηση ως προς τα μεγέθη τους.

Σε κάθε περίπτωση, ο αριθμός των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μία σταθερή παράμετρος υπό οποιεσδήποτε συνθήκες: αντιθέτως, τυγχάνει ένα απολύτως μεταβλητό στο χρόνο μέγεθος, εξαρτώμενο από μία σειρά παραγόντων όπως προαναφέρονται, με βασικότερο στοιχείο την ανάγκη διακύμανσης του στόλου στη βάση των συνθηκών ζήτησης σε μία χρονική περίοδο για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς, λαμβανομένης σε κάθε περίπτωση υπόψη και της τάσης δημιουργίας οικονομιών κλίμακας στην παγκόσμια ναυτιλία, ως ένα βασικό μέσο προς το σκοπό του περιορισμού του συνολικού κόστους.

8. Συμπεράσματα

Η ναυτιλία είναι μία βασική και μείζονος σημασίας οικονομική δραστηριότητα για το παγκόσμιο εμπόριο και την παγκόσμια εν γένει οικονομία. Στη σύγχρονη ναυτιλία δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με διαφορετικό μεταξύ τους μέγεθος και με διαφορετική εσωτερική διάρθρωση όσον αφορά τη δομή τους.

Το ζήτημα της ανεύρεσης και της κατάφασης του άριστου μεγέθους μίας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι σε καμία περίπτωση απλό, ενώ και η προσέγγισή του δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μονοσήμαντη, αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μία σειρά από εγγενείς παράγοντες οι οποίες επιδρούν στη διαμόρφωσή του, όπως ειδικότερα αναπτύχθηκαν αναλυτικώς ανωτέρω. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να σημειωθεί πως το συγκεκριμένο ζήτημα δεν φαίνεται να έχει προσεγγισθεί επαρκώς στη μέχρι τώρα υπάρχουσα βιβλιογραφία ούτε σε ικανή έκταση,

ίσως ακριβώς εξαιτίας της αδυναμίας εκ προοιμίου ως δεδομένου ενός κανόνα κατάφασης και εξεύρεσης του “άριστου” μεγέθους, όπως ακριβώς καταδεικνύεται και από την προηγουμένως αναλυθείσα εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος.

Στα πλαίσια της παρούσης έλαβε χώρα η εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος καταρχήν σε μία γενική θεώρηση σε σχέση με τα αναγκαία τμήματα τα οποία θα πρέπει να εμπεριέχονται στις υπηρεσίες ξηράς μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η όλη προβληματική κινήθηκε υπό δύο διαφορετικούς μεταξύ τους άξονες: καταρχήν σε σχέση με την “άριστη” αναλογία μεταξύ προσωπικού γραφείου στην ξηρά και του αριθμού των πλοίων, και κατά δεύτερον σε σχέση με τον “άριστο” αριθμό των πλοίων τα οποία έχει υπό τη διαχείρισή της.

Καταρχήν η βασική διάρθρωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, σε ένα γενικό πλαίσιο, παρουσιάστηκε μέσα στα πλαίσια της παρούσης, με έμφαση στα τμήματα εκείνα τα οποία θα περιλαμβάνονται στις υπηρεσίες της ξηράς. Το ζήτημα του αριθμού της στελέχωσης του κάθε τμήματος σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι μονοσήμαντο, αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να κριθεί ότι τελεί σε συνάρτηση καταρχήν με τον αριθμό των πλοίων τα οποία διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται, και κατά δεύτερον με μία σειρά ενδογενών ζητημάτων τα οποία συναρτώνται με τις εσωτερικές δομές και την όλη διαρρύθμισή της.

Περαιτέρω, ως ένα γενικό συμπέρασμα το οποίο θα μπορούσε να διατυπωθεί είναι καταρχήν το ότι και για τα δύο λοιπά ως άνω προαναφερόμενα εξετασθέντα σκέλη δεν υπάρχει μία σταθερή και μόνιμη αναλογία η οποία να δίδει το άριστο μέγεθος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Το “άριστο” μέγεθος τελεί σε συνάρτηση με μία σειρά από παράγοντες οι οποίοι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για καθεμία έκαστη ναυτιλιακή επιχείρηση αναλόγως του τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην οποία ενεργεί,

λαμβανομένων υπόψη και των γεωγραφικών ορίων όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία της. Επίσης, σε κάθε περίπτωση δεδομένης της εφαρμογής της διεθνούς νομοθεσίας στα πλαίσια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως διεφάνη και ανωτέρω είναι δυνατόν να επηρεάζεται ουσιωδώς η δομή αλλά και οι ανάγκες στελέχωσης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τέλος, όσον αφορά το άριστο μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων τα οποία διαχειρίζεται, και αυτό το στοιχείο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εκ προοιμίου δεδομένο και σταθερό, αλλά αντιθέτως είναι μεταβλητό μέσα στο πέρασμα του χρόνου, αναλόγως των επικρατουσών συνθηκών προσφοράς και ζήτησης στη ναυλαγορά. Και βάσει αυτών των δύο στοιχείων, θα πρέπει να προσαρμόζεται αναλόγως και η διαθέσιμη χωρητικότητα του στόλου μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Εκτός αυτού, το συγκεκριμένο ζήτημα δεν αφορά μόνο τον αριθμό των πλοίων, αλλά το σύνολο της διαθέσιμης χωρητικότητας προς μεταφορά την οποία διαθέτει ένας αριθμός πλοίων, δεδομένης της τάσης στη ναυτιλία για τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας προς το σκοπό του περιορισμού του μεταφορικού κόστους. Εξάλλου, η μεταβολή του αριθμού των πλοίων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι δυνατόν να συνιστά ένα βασικό αίτιο για τη μεταβολή του αριθμού των προσώπων τα οποία απαιτούνται για τη στελέχωση των υπηρεσιών γραφείου αυτής.

Το “άριστο” μέγεθος, τόσο αναφορικά με την εσωτερική δομή της όσο και υπό τις δύο λοιπές ως άνω προαναφερόμενες εκδοχές και εκφάνσεις του, σε καμία περίπτωση και για καμία ναυτιλιακή εταιρεία δεν είναι μία σταθερή παράμετρος, αλλά μία διαρκώς μεταβαλλόμενη επί τη βάση των εκάστοτε επικρατουσών συνθηκών παράμετρος.

Επομένως, δεν μπορεί να διατυπωθεί κάποιος συγκεκριμένος κανόνας και μία σταθερή αναλογία μεταξύ ατόμων ξηράς/ αριθμού πλοίων, ο οποίος θα πρέπει να τηρηθεί

απαρέγκλιτα ώστε να επιτυγχάνεται το “άριστο” μέγεθος. Και αυτή καθορίζεται με βάση μία σειρά από κριτήρια και προαπαιτούμενα, για καθεμιά ξεχωριστά εξεταζόμενη περίπτωση χωρίς να μπορεί εκ των προτέρων να διατυπωθεί ένας γενικώς εφαρμόσιμος κανόνας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αναφορές

Ελληνόγλωσσες

Γουλιέλμος, Α., (2003).	<i>Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων</i> , Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
Γουλιέλμος, Α., (2004)	<i>Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων</i> , Τόμος Ι, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
Γουλιέλμος, Α., (2006)	<i>Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων</i> , Τόμος ΙΙ, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
Κιάντου- Παμπούκη, Α. (1993)	<i>Ναυτικό Δίκαιο</i> , 3 ^η Έκδοση, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
Μυλωνόπουλος, Δ., (2004)	<i>Ναυτιλία: Έννοια-Τομείς-Δομές</i> , Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Αγγλόγλωσσες

Boutsikas, A., (2004)	<p>“The Bunkering Industry and its effect on Shipping Tanker Operations”’, http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/33580/63534102.pdf, τελευταία επίσκεψη 15/04/2012.</p>
Branch, A., (2007)	<p><i>Elements of Shipping</i>, 8th Ed., New York: Routledge.</p>
Brook-Carter, N. and Leach, P., (2006)	<p>“Organizational Structures: The Influence of Internal & External Structures on Safety Management Performance”’, http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCcQFjAA&url=http%3A%2F%2Fciteseerx.ist.psu.edu%2Fviewdoc%2Fdownload%3Bjsessionid%3DA75E7B614ADC8831BA5160327D97BD15%3Fdoi%3D10.1.1.123.8087%26rep%3Drep1%26type%3Dpdf&ei=ft-ft-7vPNGN4gTO06iMAw&usq=AFQjCNE-SV534xIEX9ihs7LYMXaNtKQHIA&sig2=aaazpmS6QdIMvXdFhZ9-Kw, τελευταία επίσκεψη 25/04/2012.</p>
Cai, Y. and Ma, Y., (2008)	<p>“The role of Classification Societies in Maritime Industry”’, http://3xb.nbu.edu.cn/lg/lg200802288.pdf. τελευταία επίσκεψη 20/04/2012.</p>
Confederation of European Security Services (CoESS), (2008)	<p>“European Training Manual for Maritime Security Personnel- ISPS Code”’. www.coess.org/pdf/COESS-ISPSmanual.pdf, τελευταία επίσκεψη 15/04/2012.</p>
Haralambides,	<p>“Structure and Operations in the liner shipping services”’, In</p>

H.E.(2007)	D.A. Hensher and K.J. Button (Ed.), <i>Handbook of Transport Modeling</i> , Elsevier Ltd
Harwood, S., (2006)	<i>Shipping Finance</i> , 3 rd Edition, UK: Euromoney Institutional Investor plc.
Heaver, T.D., (2011)	“Shipping Industry”, www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=A1ARTA0007364 , τελευταία επίσκεψη 15/04/2012.
Immaculada, M.-Z., Leandro, G.M. and Celestino, S.B., (2002)) “Maritime and Transport Costs on Infrastructure: Do they influence exports?”, www.cepal.org/usi/perfil/iame_papers/proceedings/Martinez-Zarzoso_et_al.doc , τελευταία επίσκεψη 03/04/2012.
Kaptanoglu, S., Ziarati, S., Stockton, D. and Albayrak, T., (2006)	“Developing Competitive Advantage through co-operative decision making shipping family businesses”, www.marifuture.org/Publications/Papers/developing_competitive_advantage_through_cooperative_decision_making.pdf , τελευταία επίσκεψη 05/04/2012.
Knapp, S., (2007)	“The Econometrics of Maritime Safety-Recommendations to Enhance Safety at sea”, http://whitehallomrn.pbworks.com/f/Knapp%20Background%20Document.pdf , τελευταία επίσκεψη 05/04/2012..
Kontovas, C. and Psaraftis, H., (2007)	“Formal Safety Assessment: A critical review”, www.martrans.org/docs/publ/REFEREED%20JOURNALS/MT%20Kontovas%20FSA%202009.pdf , τελευταία επίσκεψη 06/04/2012.
Korinek, J. and Sourdin, P., (2009)	“Maritime Transport Costs and their impact on trade”, http://etsg.org/ETSG2009/papers/korinek.pdf , τελευταία επίσκεψη 05/04/2012.
Kulhman, J.L., (2010)	“The Case for Seamless Vessel Security” www.maritime-executive.com/article/case-seamless-vessel-security , τελευταία επίσκεψη 16/04/2012.
Lekakou, M. and	“Cruise in Aegean: Perspectives and Challenges”, www.porteconomics.gr/index.php?option=com_content&task

Pallis, Th., (2010)	=view&id=126&Itemid=2 , τελευταία επίσκεψη 25/04/2012.
Lun, Y.H.V., Lai, K.-H. and Cheng, T.C.E., (2010)	<i>Shipping and Logistics Management</i> , London: Springer-Verlag London Limited.
Micco, A. and Perez, N., (2002)	“Determinants of Maritime Transport Costs”, www.iadb.org/res/publications/pubfiles/pubWP-441.pdf , τελευταία επίσκεψη 04/04/2012.
Orfanidis, A., (2004)	“Shipping finance and approach to Greek market”, www.martrans.org/docs/theses/orfanidis.pdf , τελευταία επίσκεψη 10/04/2012.
Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)	“Regulatory Issues in International Maritime Transport”, www.oecd.org/dataoecd/0/63/2065436.pdf , τελευταία επίσκεψη 05/04/2012.
Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T., (2009)	“The Cruise Industry”, http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a4en.html , τελευταία επίσκεψη 25/04/2012.
Rodriguez, A.J. and Hubbard, M.C., (2005)	“the International Safety Management (ISM) Code. A New Level of Uniformity”, www.frclaw.com/files/pub_ISM.pdf , τελευταία επίσκεψη 07/04/2012.
Roucounas, E., (1997)	“Greece and the law of the Sea”, In T. Treves (Ed.), <i>The law of the sea: The European Union and its Member States</i> , The Hague: Kluwer Law International, pp 225-260.
Stopford, M., (2009)	<i>Maritime Economics</i> , 3 rd Ed., New York: Routledge.
Theotokas, I., (2007)	“On top of world shipping: Greek Shipping Companies’ organization and management”, http://202.114.89.60/resource/pdf/2357.pdf τελευταία επίσκεψη 03/04/2012.

<p>Vlachos, G. and Nikolaidis, E., (2002)</p>	<p>“Analysis of Primary causes concerning Shipping Safety- Owner’s and shipmaster’s point of view”, www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Vlachos_et_al_doc τελευταία επίσκεψη 20/04/2012.</p>
<p>World Shipping Council, (2008)</p>	<p>“Record fuel prices place stress on ocean shipping”, www.worldshipping.org/pdf/WSC_fuel_statement_final.pdf τελευταία επίσκεψη 15/04/2012.</p>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ